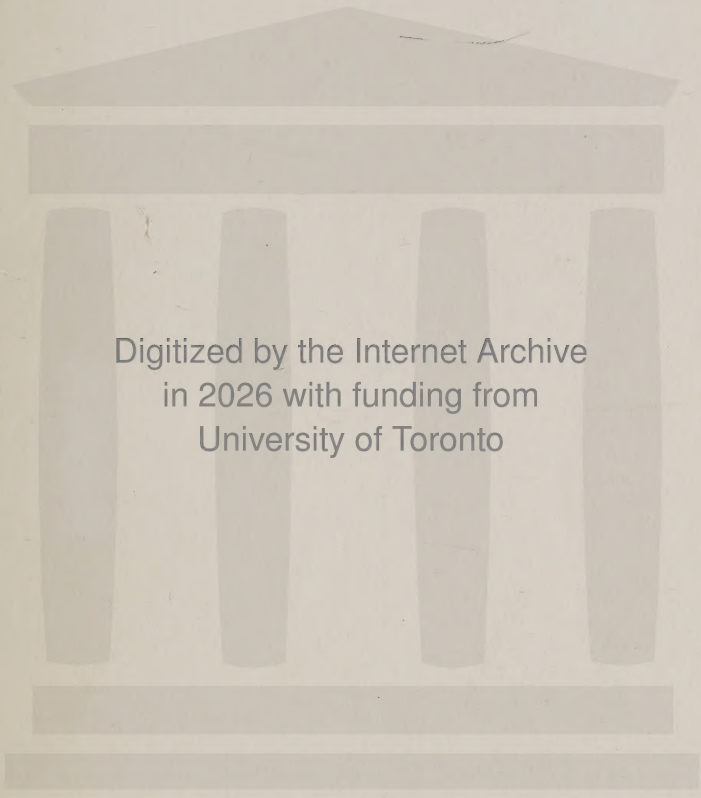
3 1761 07842682 2

HANDBOUND
AT THE

UNIVERSITY OF
TORONTO PRESS


Digitized by the Internet Archive
in 2026 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/lecommerceintern0000hiss

9725 I

Le Commerce International des Grains

Tout droit de reproduction est expressément réservé. Les poursuites légales seront immédiatement encourues par celui qui, au mépris du droit de propriété de l'auteur, reproduirait, sans son autorisation préalable, une théorie ou une démonstration quelconque tirée de cet ouvrage.

PROF. DR. N. J. POLAK
ROTTERDAM.
D 313
III

Le Commerce International des Grains

PAR

PAUL VAN HISSENHOVEN

DOCTEUR EN SCIENCES COMMERCIALES

JUGE AU TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

Cet ouvrage constitue la 2e édition du livre intitulé

LES GRAINS ET LE MARCHÉ D'ANVERS

du même auteur, publié en 1910.

BRUXELLES

CHEZ L'AUTEUR
120, Avenue de Tervueren
Compte Chèques Postaux N° 116.139
Et en Librairie

PARIS

Société d'Editions
Géographiques, Maritimes & Coloniales
Ancienne Maison Challamel
17, rue Jacobs VIe

1923

DU MÊME AUTEUR :

LES GRAINS ET LE MARCHÉ D'ANVERS. Anvers 1910, 1 vol. in 8°, 677 pages.

COMMENTAIRE DES TRAVAUX DU CONGRÈS INTERNATIONAL DE ST. PETERSBOURG. Anvers 1911, 1 vol. in 8°, 32 pages.

LE COIN DES GRAINS A LA BOURSE D'ANVERS. Anvers 1914, 1 vol. in 8°, 94 pages.

LA MOBILISATION DU CHANGE ET LE MARCHÉ A TERME DE CHANGE D'ANVERS. Anvers 1920, 1 vol. in 8°, 35 pages.

TRAVAUX PUBLIÉS SOUS LA DIRECTION DE L'AUTEUR au cours d'une mission accomplie à *l'Institut International d'Agriculture, à Rome,* sur les ordres de M. le Ministre de la Guerre, donnés à la demande de M. le Ministre de l'Agriculture.

1916

BULLETIN DE STATISTIQUE AGRICOLE ET COMMERCIALE (Mensuel) Juin-décembre : 495 pages. (Publié en cinq langues : français, anglais, italien, espagnol et allemand).

NOTES STATISTIQUES SUR LES CÉRÉALES. Etude de leur production, commerce, consommation, prix et frets maritimes. (Semestriel.) Octobre : 82 pages (français, anglais, italien, espagnol et allemand).

LE MOUVEMENT INTERNATIONAL DES ENGRAIS ET PRODUITS CHIMIQUES UTILES A L'AGRICULTURE. (Semestriel.) Octobre : 75 pages (fr., angl., it., esp. et all)

1917

BULLETIN DE STATISTIQUE AGRICOLE ET COMMERCIALE Janvier-décembre : 871 p. (français, anglais, italien, espagnol et allemand).

NOTES STATISTIQUES SUR LES CÉRÉALES. Mars : 126 pages ; décembre : 124 pages (français, anglais, italien, espagnol et allemand).

LE MOUVEMENT INTERNATIONAL DES ENGRAIS ET PRODUITS CHIMIQUES UTILES A L'AGRICULTURE. Mars : 70 pages ; septembre : 56 pages (français, anglais, italien, espagnol et allemand).

FEUILLES DE DOCUMENTATION. Informations diverses concernant l'agriculture en général et ne rentrant pas dans le cadre de celles publiées dans les autres bulletins périodiques. (Mensuel.) Juillet-décembre : 96 pages (français, anglais, italien, espagnol et allemand).

ANNUAIRE INTERNATIONAL DE STATISTIQUE AGRICOLE. (Bisannuel.) Septembre : 1.000 p. (français, index analytique en anglais, italien, espagnol et allemand).

1918

BULLETIN DE STATISTIQUE AGRICOLE ET COMMERCIALE. Janvier-décembre : 660 pag. (français, anglais, italien et espagnol).

NOTES STATISTIQUES SUR LES CÉRÉALES. Avril : 135 pages ; octobre : 108 pages, (français, anglais, italien et espagnol).

LE MOUVEMENT INTERNATIONAL DES ENGRAIS ET PRODUITS CHIMIQUES UTILES A L'AGRICULTURE. Mai : 86 p. ; novembre : 72 p (fr., angl., it. et esp.).

FEUILLES DE DOCUMENTATION. Janvier-décembre : 222 p. (fr., angl., it. et esp.). Les N°s de juillet et octobre comprennent une statistique détaillée du commerce mondial du bétail, de la viande et des produits animaux.

1919

BULLETIN DE STATISTIQUE AGRICOLE ET COMMERCIALE. Janvier et février : 109 pages (français, anglais, italien et espagnol).

FEUILLES DE DOCUMENTATION. Janvier et février : 51 pages (fr., angl., it. et esp.). Le N° de février contient une étude détaillée de la production et des prix du lait et de ses principaux dérivés.

LIBRARY
AUG 17 1964
UNIVERSITY OF TORONTO
920267
HD
9030
.5
H57
1923

INTRODUCTION DE LA 1re ÉDITION

Frappé de la pénurie de livres techniques sur le COMMERCE des produits qui font la richesse des peuples, ainsi que de la difficulté que les intéressés éprouvent à se renseigner sur les questions qui y ont trait, l'auteur, qui a été pendant plusieurs années dans les affaires en grains et a, depuis, voyagé dans les centres de production, présente aujourd'hui à ses anciens collègues et aux personnes engagées indirectement dans le commerce des céréales ou de leurs dérivés le fruit de patientes recherches et d'une étude approfondie sur la question des grains, à la fois si vaste et si complexe, si vieille et si moderne, si locale et si mondiale.

« LES GRAINS ET LE MARCHE D'ANVERS » comprend trois grandes subdivisions : la première traite des grains considérés au point de vue de l'histoire, de leurs caractères, de leurs provenances et du commerce avec les centres d'exportation ; la deuxième décrit les contrats 1910 d'Anvers et leur exécution, les consignations, les affaires en participation, les organismes connexes au commerce des grains, et donne des renseignements spéciaux à cette branche ; la troisième, enfin, traite des bourses et des marchés étrangers : Chicago, Londres, Liverpool, Berlin, etc., et des contrats anglais et allemands-néerlandais, des frais d'arbitrage à Londres, Rotterdam, etc.

L'auteur n'a évidemment pas la prétention de croire son ouvrage complet ; telle est l'extension du sujet traité, qu'il a éprouvé mainte hésitation avant de se décider à développer davantage une question et à en concrétiser une autre. N'eût-il pas encouru le reproche d'empiéter sur « LES GRAINS » au détriment des « MARCHES », ou de trop résumer des points importants dans la première partie, afin d'amplifier la deuxième ou la troisième.

Serait-il surprenant, d'autre part, que cet Essai ne fût pas à l'abri de toute critique ? En effet, quelques usages décrits n'ont pas encore la consécration d'une jurisprudence constante ; certaines clauses des contrats sont susceptibles d'interprétations diverses ; des cas expliqués peuvent, dans la pratique, se compliquer d'un grand nombre de considérations incompatibles avec les solutions préconisées. Les observations que les praticiens voudront bien émettre, à cet égard, rencontreront le meilleur accueil.

Plusieurs formules et modèles, reproduits dans la deuxième partie, ont été gracieusement fournis par des maisons de la place, mais il est à remarquer spécialement qu'un grand nombre d'entre eux ont nécessairement dû être faits de toutes pièces pour la circonstance.

On comprendra que l'auteur est redevable de beaucoup de renseignements techniques et statistiques à un grand nombre de personnes faisant autorité en la matière ; aussi est-ce pour lui un devoir et un plaisir d'adresser ses chaleureux remerciements aux autorités administratives du pays et de l'étranger, aux commerçants en grains, hommes de loi, consuls, banquiers, assureurs, expéditeurs, etc., qui ont bien voulu lui prêter leur précieux concours. Il se doit de remercier plus particulièrement MM. Auguste Cassiers et Louis Criquillion, respectivement Président et Vice-Président de la Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers, ainsi que plusieurs arbitres d'Anvers, de Londres et de Liverpool, qui ne lui ont pas ménagé leur appui.

A tous, il adresse l'hommage de sa parfaite reconnaissance.

Anvers, le 24 mars 1910.

PAUL VAN HISSENHOVEN.

PRÉFACE

de M. le Président de la Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers.

Anvers, le 26 mars 1910.

Monsieur Paul VAN HISSENHOVEN,

La préface que vous me demandez devrait être écrite par une main plus autorisée et plus experte que la mienne.

Bien que je ne me sois jamais reconnu des dispositions spéciales pour le métier de critique, j'accepte néanmoins cette tâche dont l'exécution me sera d'autant plus aisée que mon opinion peut se résumer en cette phrase : « Vous venez d'écrire un livre excessivement intéressant, qui est appelé, je pense, à faire grand bruit dans le monde des céréales ».

Non seulement la documentation en est très profonde et très sérieuse, mais votre ouvrage abonde en détails pittoresques et aperçus d'à-côté, qui en rendent la lecture facile et l'empêchent d'être relégué au nombre de tant de traités arides et professoraux.

Je suis frappé de l'étonnante envergure de votre œuvre et personne, je crois, ne pourra se vanter de ne pas y pouvoir glaner quelque point qui lui soit inconnu ou quelque détail qui lui soit étranger. Si je ne vous savais si jeune, il me semblerait que cet ouvrage ne pourrait être que le résultat d'une vie entière de notes et d'études; aussi je ne sais si c'est la valeur intrinsèque de votre livre ou vos courageuses recherches que je dois louer le plus en cette page.

Puisse-t-il, par son grand succès, vous procurer la récompense d'un travail que j'admire et dont vous avez tout lieu d'être fier.

Agréez, mon cher Monsieur, l'assurance de mes sentiments bien cordiaux.

Auguste CASSIERS.

INTRODUCTION DE LA 2de EDITION

Les nombreuses demandes que nous continuions à recevoir pour notre étude sur « LES GRAINS ET LE MARCHE D'ANVERS », parue il y a plus de treize ans, nous décidèrent à entreprendre la publication d'une nouvelle édition de celle-ci.

L'évolution que subit le commerce des grains au cours de cette période nous obligea de remanier assez sensiblement divers chapitres et d'en développer considérablement certains autres.

Nous attirons particulièrement l'attention sur les chapitres complètement remaniés et mis à jour relatifs à la Production et au Commerce dans les pays producteurs, au Ravitaillement de la Belgique pendant la Grande Guerre, aux Assurances maritimes, à la Bourse de Chicago, aux « grades » officiels des Etats-Unis et du Canada, aux contrats 1922 de Londres, etc.

Le caractère international de l'ouvrage s'étant ainsi accentué et les modifications profondes apportées au texte primitif ne nous permettant pas de publier cette seconde édition sous le titre ancien, nous décidâmes de présenter cette dernière à nos lecteurs sous le titre : « LE COMMERCE INTERNATIONAL DES GRAINS ».

Comme pour la première édition, nous n'avons pas manqué de soumettre à des personnes particulièrement compétentes les bonnes pages de notre livre, afin qu'elles y apportassent le poids de leur expérience et de leur autorité.

Nous tenons à exprimer toute notre gratitude à ceux qui nous aidèrent ainsi de leur précieuse collaboration et parmi lesquels nous nous plaisons à citer MM. le Sénateur Albert Le Jeune, Jean Delvaux, Alex. Dossaer, Eug. Van Rompa, Louis Stuyck, Paul Varlez, etc., ainsi que MM. les Greffier et Secrétaires de la Chambre arbitrale pour grains et graines d'Anvers, de la *London Corn Trade Association,* de la *Liverpool Corn Trade Association,* du *Comité van Graanhandelaren* de Rotterdam, du *Board of Trade* de Chicago, de la *Produce Exchange* de New-York, etc. Nos Ministères des Affaires étrangères et des Finances, les Départements de l'Agriculture des Etats-Unis et du Canada et l'Institut International d'Agriculture de Rome ne nous marchandèrent pas non plus leur appui.

Que tous ces amis et correspondants veuillent trouver ici l'expression renouvelée de notre reconnaissance.

L'AUTEUR.

TABLE DES MATIERES

1re PARTIE.

LES GRAINS.

		Page
TITRE I.	Historique	1
TITRE II.	Classification	
	CHAPITRE I. Le Froment	9
	CHAPITRE II. Le Seigle	56
	CHAPITRE III. L'Orge	64
	CHAPITRE IV. L'Avoine	80
	CHAPITRE V. Le Maïs	91
TITRE III.	Récoltes et battages	110
TITRE IV.	Les pays exportateurs	
	CHAPITRE I. Etats-Unis	113
	CHAPITRE II. Canada	135
	CHAPITRE III. République Argentine . .	143
	CHAPITRE IV. Roumanie	149
	CHAPITRE V. Bulgarie	164
	CHAPITRE VI. Russie	178
	CHAPITRE VII. Inde britannique	181
	CHAPITRE VIII. Australie	184
TITRE V.	Considérations sur les divergences dans les statistiques	185

2e PARTIE.

LE MARCHÉ D'ANVERS.

TITRE I.	Généralités	
	CHAPITRE I. Statistiques du commerce des céréales depuis 1831 .	189
	CHAPITRE II. Le ravitaillement de la Belgique pendant et après la Grande Guerre	198
	CHAPITRE III. Anvers et ses concurrents .	219
	CHAPITRE IV. Politique douanière de la Belgique depuis 1831 . . .	222

Page

TITRE II. Les contrats 225

TITRE III. Les conditions de vente :

CHAPITRE I. Qualité 232

CHAPITRE II. Echantillonnage 268

CHAPITRE III. Quantité 270

CHAPITRE IV. Prix 276

CHAPITRE V. Transport :

SECTION I. Embarquement 279

SECTION II. Désignation du navire . . 296

SECTION III. Documents :

Pour les ventes « c. i. f. continent » 300

Connaissement 302

Delivery-order 315

Police d'assurance 318

Charte-partie 351

Certificat de grève 357

» de poids 357

» d'origine 358

Pour les ventes « transbordé », « sur wagon » et « avec réexpédition c. i. f. » 359

SECTION IV. Mise à disposition . . . 364

SECTION V. Débarquement 367

SECTION VI. Délivraison 382

SECTION VII. Réexpédition c.i.f. . . . 394

CHAPITRE VI. Factures provisoire et finale . 399

CHAPITRE VII. Paiement 402

CHAPITRE VIII. Commission-courtage . . . 449

CHAPITRE IX. Transmission et signification des pièces 450

CHAPITRE X. Non-exécution 453

CHAPITRE XI. Réclamations et arbitrages . 456

CHAPITRE XII. Ventes en disponible . . . 461

TITRE IV. Affaires d'importation et d'exportation :

CHAPITRE I. Achats et ventes 467

CHAPITRE II. Droits d'entrée sur les céréales en pays étrangers . . 481

Page

CHAPITRE III. Consignations 486
CHAPITRE IV. Affaires en participation . . 494

TITRE V. Organismes connexes au commerce des grains :

CHAPITRE I. Bourses et marchés aux grains de la Belgique 497
CHAPITRE II. Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers 502
CHAPITRE III. Association du commerce de grains et graines d'Anvers. 508
CHAPITRE IV. Les Corporations 509
CHAPITRE V. Les Magasins à grains d'Anvers 512

3e PARTIE.

LES MARCHES ETRANGERS.

CHAPITRE I. Chicago 517
CHAPITRE II. New-York 529
CHAPITRE III. Autres marchés américains . 530
CHAPITRE IV. Londres 531
Le Marché 531
« The Baltic » 532
« Mark Lane » 535
L. C. T. A. 536
Les contrats 537
Arbitrages 558
Frais 559
CHAPITRE V. Liverpool 562
CHAPITRE VI. Berlin 569
CHAPITRE VII. Rotterdam et les contrats allemands-néerlandais . . 571
CHAPITRE VIII. Jours et heures des principales bourses aux grains étrangères 575

ANNEXE. Vocabulaire des abréviations et expressions propres au commerce des grains 576

Table des matières 593

PREMIÈRE PARTIE.

LES GRAINS.

TITRE I.

Historique.

§ 1. — *Origine.*

La culture du blé et l'usage alimentaire des céréales remontent à l'origine de la civilisation humaine. Les premiers hommes furent chasseurs et nomades ; mais plus tard, renonçant à la vie errante, ils se choisirent des habitations fixes et ne demandèrent plus exclusivement leur nourriture à la chasse.

Ils entreprirent alors des travaux d'ensemencement et de récolte et formèrent ainsi de petits groupes, dans lesquels les relations étaient réglées par le consentement général et l'autorité d'un chef élu. Le désir de rendre la vie plus facile et plus agréable fit naître l'industrie chez l'homme primitif. La facilité avec laquelle on conserve les grains permit à ces premières colonies de vivre de leurs approvisionnements, à l'abri du besoin, en formant des agglomérations dont le nombre et l'importance ne tardèrent pas à s'accroître, et qui finirent par constituer des tribus nombreuses et bien pourvues de toutes les ressources nécessaires à la vie.

Nous savons aujourd'hui comment l'homme primitif écrasait le blé, pour manger la farine crue et délayée dans l'eau ou cuite au feu.

MM. Pommerol ont trouvé à Gerzat (près de Clermont-Ferrand, Puy-de-Dôme, France) une pierre creusée en gouttière, absolument semblable, sous le rapport de la forme et presque des dimensions, à un moulin primitif de provenance américaine qui se trouve au musée de Saint-Germain (Seine-et-Oise). Ce dernier possède le rouleau à broyer, qui manque au moulin de MM. Pommerol.

On ne saurait mettre en doute que l'homme préhistorique ait fait usage de céréales dans son alimentation. On en trouve les traces en abondance dans les cités lacustres de Suisse et de France, à l'époque de l'industrie néolithique, probablement, comme le fait remarquer de Morgan, parce que la vase des lacs a conservé en bon état des substances végétales. En 1886, MM. Pommerol ont découvert aux Martres de Veyre (Puy-de-Dôme) un foyer préhistorique, renfermant encore parmi les cendres du blé carbonisé. D'après Sir Lubbock, les habitants des cités lacustres cultivaient trois variétés de froment et deux espèces d'orge.

Les historiens de la Chine, contrée dont les annales remontent plus loin que celles de tous les autres pays, assurent que le blé y était déjà cultivé à une époque qui correspond à l'an 2822 avant J.-C.

Les Scythes offraient tous les ans des sacrifices aux dieux, en leur donnant une charrue et un joug, une hache et une coupe d'or, c'est-à-dire les instruments servant à cultiver la terre, et un récipient pour le produit des récoltes. Ces instruments, d'après un dogme répandu chez eux, étaient tombés du ciel, du temps d'un de leurs premiers rois.

Divers peuples de l'antiquité célébraient les fêtes d'Isis, d'Eleusis, de Cérès et de Janus, divinités auxquelles ils rapportaient l'origine de la culture du blé.

Ces traditions ne sauraient point nous apprendre si le blé est originaire de l'Egypte, de la Grèce, de la Sicile, de la vallée du Jourdain ou de la Mésopotamie.

§ 2. — *Conservation du grain.*

Les anciens attachaient, avec raison, une grande importance à la conservation du blé.

Des silos coniques, appelés *teou,* ont été, d'après les historiens chinois, employés dès les temps les plus reculés, dans le Céleste Empire. Ils sont encore actuellement en usage en Chine.

Les Gaulois, les Bretons, les Germains, les habitants de l'Ibérie (Espagne), ont également fait usage de silos souterrains, pour la conservation des blés.

Doyère, ancien professeur à l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures de Paris, a retrouvé en Afrique les anciens silos dans lesquels les Romains et les Maures enfouissaient leurs immenses réserves de blé.

Doyère visita également d'anciens silos creusés par les Maures dans une roche dure et absolument compacte, à Alcala de Guadayra, sur la route de Cordoue à Séville, à trois lieues au midi de cette dernière ville, capitale de l'Andalousie. Ces silos se trouvent au-dessous des ruines d'un ancien château-fort, dont l'aspect élégant attire l'attention du voyageur se rendant de l'une à l'autre de ces cités.

Le mamelon tout entier qui supporte le château paraît être un bloc immense, sans joints ni fissures. Les silos sont de vastes chambres étanches, creusées dans l'intérieur de ce bloc. Leur capacité est de 3.000 hectolitres environ. Leur forme est celle d'un cylindre surmonté d'un dôme pointu, au centre duquel s'ouvre l'orifice du silo.

Dans l'opinion de Doyère, si l'on en juge par les dix-sept silos qu'il a vus, les cent silos que l'on assure avoir été trouvés à Alcala de Guadayra pouvaient contenir trois mois de consommation de blé, pour une ville de 500.000 habitants.

Les Romains plaçaient leurs greniers au faîte de leurs édifices, et pour éviter l'accès de l'air imprégné de vapeurs

d'eau, qui avait passé sur la Méditerranée, ils n'ouvraient de croisées que du côté du nord.

§ 3. — *Mouture dans l'antiquité.*

Quelle était la disposition du moulin à blé chez les anciens ? Disons d'abord que l'écrasement du blé était considéré comme un travail pénible et qu'on en chargeait les esclaves ou les prisonniers.

Chez les Egyptiens, le soin de tourner la meule au blé était réservé aux criminels. Avant de les soumettre à ce travail, on leur crevait les yeux. Une statuette égyptienne de bois, trouvée à Dahchour et attribuée à la III^me^ dynastie, nous montre le type de la meule primitive : une pierre large et plate, sur laquelle l'homme écrase le grain à l'aide d'un broyeur, autre pierre plus allongée, de forme presque cylindrique. Ce type a été retrouvé, suivant de Morgan, dans beaucoup de stations de l'âge de la pierre, et est encore en usage aujourd'hui chez quelques peuplades primitives. Chez les Romains, la manœuvre de la meule était pratiquée par les prisonniers de guerre. Elle était également confiée à des esclaves et aux citoyens pauvres.

Les premières meules employées chez les Romains étaient aussi des pierres plates, taillées en forme de disques, et roulant l'une sur l'autre par l'action de la main qui tenait le manche de meule mobile.

Les meules de forme plate furent remplacées, chez les Romains, par l'assemblage d'un tronc de cône plein et d'un tronc de cône évidé. La mouture s'opérait entre la surface extérieure du premier et la surface intérieure du second.

Pendant le moyen-âge, la mouture du blé fut faite en France, comme en Angleterre et en Italie, à l'aide de moulins à vent et de moulins à eau.

On a dit que les premiers moulins à vent construits en Europe, le furent sur les indications des croisés, qui en avaient trouvé le modèle en Palestine. Mais cette opinion n'est pas soutenable, puisqu'on ne rencontre pas aujourd'hui un seul

moulin à vent dans toute cette partie de l'Orient. Il n'est pas exclu cependant que les croisés aient emprunté ce système aux autres peuples dont, à cette occasion, ils traversèrent le territoire.

Les moulins à eau, appliqués à la mouture des grains, ne commencèrent à se répandre en France que vers la fin du XVI[e] siècle.

En 1742 un mécanicien des Etats-Unis, Oliver Evans, produisit une véritable révolution dans l'art de la meunerie, en assemblant de six à huit meules sur une même plate-forme circulaire, nommée *beffroi*. La mouture américaine fut introduite en Angleterre au commencement du siècle dernier et bientôt après importée en France. En 1886 elle était pratiquée à Saint-Quentin par des Anglais, et en 1817 son usage commençait à se généraliser.

C'est vers 1880 que l'emploi des rouleaux en fonte et en porcelaine atteignit le stade pratique et commença à se généraliser dans les moulins au détriment des meules en silex. Les appareils à cylindres cannelés ou lisses ont maintenant atteint un grand degré de perfection; ils sont devenus des mécaniques de haute précision avec réglage micrométrique.

La bluterie à 6 pans fut détrônée par la bluterie centrifuge. Aujourd'hui, cette dernière a trouvé un adversaire dangereux dans la bluterie plane dénommée *plansichter*.

Le nettoyage des grains s'est lui aussi grandement perfectionné : le lavage et l'essorrage ont été partout adoptés.

Le conditionnement scientifique des blés pour la mouture s'est généralisé.

Toutefois, la fabrication de la farine est restée essentiellement empirique et mécanique. Mais avant peu d'années les moulins deviendront de véritables laboratoires, les blés seront nettoyés, lavés, chauffés et refroidis pour être mûris à point. On étudie depuis quelques années déjà le contrôle de l'humidité ambiante et de la température dans les moulins. Les Américains notamment nous annoncent la solution proche de ce problème difficile.

§ 4. — *Le Pain.*

Il nous reste à examiner, au même point de vue historique, les préparations que l'on a fait subir, depuis l'origine des sociétés, à la farine des céréales, pour en faire l'aliment connu sous le nom de *pain*.

On est autorisé à croire que les coutumes de l'homme préhistorique, en ce qui touche son économie domestique, sont les mêmes que celles des peuplades sauvages qui existent encore aujourd'hui à la surface du globe.

En effet, les sauvages modernes se servent des mêmes instruments et des mêmes armes que l'on a retrouvés dans les stations humaines préhistoriques. La hache de silex, l'hameçon de pêche, le grattoir en os, etc., qui servent aux sauvages de l'Australie, sont en tout semblables à ceux que l'on retrouve dans les stations de l'homme à l'âge de pierre.

Il est donc permis de conclure que l'analogie subsiste dans le mode de préparation des aliments les plus essentiels, et que les hommes préhistoriques préparaient le pain comme le préparent encore aujourd'hui certaines peuplades sauvages. Or, chez ces tribus sauvages, le pain s'obtient en faisant cuire, soit sur la cendre, soit entre des pierres chauffées au feu, de la farine délayée dans l'eau.

Voici donc comment l'homme préhistorique confectionnait son pain, ou plutôt sa galette. A l'aide de bâtons mouillés, il retirait du feu une pierre chauffée, il coulait la pâte de farine et d'eau sur la pierre chaude; il recouvrait cette pierre chargée de galette d'une seconde pierre, retirée de même, et obtenait ainsi une espèce de galette mince. Au lieu de recommencer cette opération pour chaque galette, on utilisait la chaleur de la pierre supérieure pour couler à sa surface une nouvelle quantité de pâte, que l'on recouvrait comme la précédente, et ainsi de suite.

Il ne faudrait pas croire que ces procédés primitifs de panification appartiennent exclusivement aux âges préhistoriques et aux peuples sauvages.

Ils subsistaient encore au dix-huitième siècle chez des populations civilisées.

§ 5. — *Culture moderne.*

Depuis lors, bien des progrès ont été réalisés. Mais, faut-il le dire, la culture et la conservation des grains n'ont pas marché de pair avec l'industrie de la mouture et de la panification.

Si nous savons que dans les plaines du Mississipi et dans les champs de blé qui ont envahi les Pampas argentines, il est fait usage de procédés de culture modernes, indispensables à ces vastes régions, où la main-d'œuvre est chère, nous devons constater que sur le Vieux Continent les procédés de culture ont relativement peu progressé. Il semble qu'il faille en chercher la raison dans le fait qu'en Europe la propriété foncière est très morcelée, la culture plus intensive et la main-d'œuvre plus abondante.

Dans les pays neufs, où il est nécessaire de faire appel à tous les perfectionnements réalisés dans l'industrie des machines en vue de réduire cette main-d'œuvre qui, surtout en agriculture, est une des questions les plus complexes à résoudre, la grande majorité des travaux se fait à la vapeur.

L'emploi de la « moissonneuse-batteuse », machine qui fauche et bat le blé, s'est généralisé dans les campagnes américaines.

Outre l'opération mécanique de l'égrenage, les machines en usage possèdent des doubles jeux de cribles pour la ventilation et le nettoyage des céréales; on obtient ainsi un produit dans des conditions telles qu'il peut être exporté immédiatement sans devoir être soumis aux manipulations des élévateurs.

Parmi ces machines, le cylindre-cribleur et le tarare sont spécialement à mentionner. Grâce aux progrès industriels, ces appareils ont été graduellement perfectionnés, mais leur fonctionnement repose en somme toujours sur le même principe. Tout d'abord, le *cylindre-cribleur :* il est formé d'une série de récipients composés de toiles métalliques de plus en plus claires et disposées de haut en bas dans un bâti cylindrique. Au-des-

sous de chaque récipient, se trouve une case dans laquelle viennent s'accumuler, suivant la finesse de la toile, les poussières, les menues graines, le blé, enfin les débris de paille, les enveloppes, les épis vides, etc.

On se sert aussi de cylindres-cribleurs munis de brosses tournant avec l'axe, de manière à presser les grains contre les toiles métalliques et à débarrasser ces grains des matières étrangères qui s'y trouvent mélangées.

Le tarare est formé de plusieurs palettes montées sur un même axe, lequel est animé d'un mouvement de rotation rapide, de manière à insuffler un violent courant d'air dans une boîte où le grain à nettoyer est déversé par une trémie.

Le courant d'air enlève les corps étrangers, plus légers que le grain, les chasse dans un conduit qui les rejette au dehors.

Le grain, par son poids, résiste au courant d'air et tombe dans le récipient qui lui est destiné. Les deux appareils sont souvent réunis.

LE PORT D'ANVERS
Allèges à grains dans le Bassin Asia.

Tige, épi et grain de froment.

TITRE II.

Classification.

CHAPITRE I.

LE FROMENT.

§ 1. — *Caractères physiques.*

Parmi les céréales les plus anciennement et les plus universellement connues, il faut citer en tout premier lieu le *froment.*

Entre les caractères extérieurs et la composition chimique d'un froment, il y a une étroite relation. Les premiers servent de base à l'appréciation du grain dans le commerce.

1. Qualités d'un bon grain. — Le froment de bonne qualité est assez dense, paraît lourd dans la main, a le grain légèrement bombé, bien fourni, la rainure en est peu profonde et la pellicule fine.

Les deux faces d'un grain de froment.

Le bon grain est de couleur nette, tranchante et claire, son aspect est brillant, lorsqu'il est bien sec; il ne peut pas laisser de traces d'humidité sur les doigts ou laisser une odeur de moisi lorsqu'il est frotté entre les doigts. Lorsqu'ils sont bien secs, les grains roulent facilement les uns sur les autres et s'échappent aisément d'entre deux doigts serrés; coupés entre les dents, ils montrent une cassure nette.

2. Défauts d'un mauvais grain. — Par contre, le mauvais froment est d'ordinaire humide et d'aspect plutôt mat; il rend un son sourd, se broie facilement entre les dents et a parfois une saveur un peu amère.

Lorsque le froment est trop allongé, maigre, à rainure profonde, ou qu'il est petit, ratatiné, légèrement vert-grisâtre, il a subi les attaques de fortes gelées ou de trop intenses chaleurs; ce fait se remarque plus particulièrement dans les froments de l'Amérique du Nord.

Il arrive aussi que les grains soient germés, mouchetés ou charançonnés; nous étudierons plus loin ces derniers défauts.

3. Dureté du froment. — On peut classer les grains de froment en trois catégories : les froments tendres, les froments demi-durs, et les froments durs.

1° Les froments tendres sont blancs, faciles à moudre et assez opaques; ils contiennent beaucoup d'amidon et donnent la farine la plus fine; ils croissent surtout dans les zones tempérées. Moulus d'une façon spéciale, ils fournissent les gruaux blancs, d'où l'on extrait la belle farine blanche avec laquelle on prépare les pains de luxe, dits pains de gruau, pains viennois, etc.

2° Les fortes chaleurs agissent sur le froment tendre et le transforment, à la partie supérieure, en froment dur, donnant ainsi un froment demi-dur.

Les froments demi-durs sont plus ou moins transparents ou vitreux; ils viennent principalement des régions chaudes. A poids égal, ils sont plus riches en gluten que les autres; leur farine est plus nutritive, mais moins blanche que celle des froments tendres, et leurs gruaux sont les meilleurs pour la fabrication des pâtes alimentaires.

3° Une troisième catégorie comprend les froments durs, tels les froments Manitoba, les Azima du sud de la Russie, etc. Ces grains contiennent plus de gluten et partant sont plus nutritifs, donnent plus de gonfle à la panification et un rendement plus considérable en pains; ils sont préférés pour la fabrication des pâtes alimentaires, parce qu'ils donnent un produit très consistant. L'Angleterre, l'Italie, la Suisse et l'Allemagne du Sud importent beaucoup ces qualités; d'autres pays, parmi lesquels la Belgique, accordent la préférence (à tort, à notre avis), aux froments tendres, riches en amidon, produisant une farine plus blanche, mais moins nutritive.

4. Aspect de la cassure. — C'est un élément très important qui permet d'apprécier rapidement la qualité approximative d'un froment, et dans le commerce on en tient toujours

compte, en examinant l'aspect extérieur du grain entier de froment. A ce point de vue, on peut répartir les grains de froment en trois catégories principales : 1) *en grains à aspect vitreux ou glacé*, 2) *en grains farineux* et 3) *en grains intermédiaires*.

On obtient des résultats beaucoup plus exacts que par la simple inspection extérieure du grain entier, en faisant des sections transversales au milieu du grain et en examinant l'aspect de cette section.

Plus un froment renferme de grains vitreux et plus, en général, il est riche en gluten et apte à donner une bonne farine. En effet, les grains vitreux du froment sont beaucoup plus riches en matières protéiques que les grains à aspect farineux et la différence peut atteindre des proportions relativement considérables, de 3 à 4 %, voire davantage. L'épaisseur ou la proportion de l'enveloppe du grain, par rapport à l'albumen, est aussi un facteur important, car plus l'enveloppe est mince, plus le rendement du froment en farine est grand.

§ 2. — *Le froment en Chimie.*

1. **Composition chimique.** — Au point de vue de la composition chimique, il y a quatre espèces de substances :

1° Sulfo-azotées, comprenant l'azote, le gluten, l'albumine;

2° Hydro-carbonées, comprenant l'amidon, la dextrine et un peu de sucre;

3° Minérales, notamment le phosphate de calcium;

4° Matières grasses et cellulose.

Les premières étaient anciennement appelées éléments plastiques; les secondes, éléments respiratoires.

2. **Analyse.** — Les nombreuses analyses chimiques, auxquelles les grains ont été soumis, ont révélé la présence des corps suivants, dont nous donnons les pourcentages moyens, évidemment variables suivant la provenance, la récolte, l'état du grain, etc.

Eau		13,65 %	
Matières protéiques ou azotées		12,35 »	(1)
Matières grasses		1,75 »	
Cellulose		2,53 »	
Cendres		1,81 »	
Matières hydro-carbonnées :			
amidon	64,09		
dextrine	2,38	67,91 »	
sucre	1,44		
		100,— »	

Autre analyse. — De nombreuses analyses de froments roumains ont donné les résultats suivants :

Eau	12,12 %
Matières protéiques ou azotées	12,80 »
Matières grasses	1,80 »
Cellulose	2,35 »
Cendres	1,59 »
Matières extractives non azotées (amidon, etc.)	69,34 »
	100,— »

3. **L'humidité ou l'eau,** que le grain de froment renferme, est un facteur qui peut influencer sa valeur commerciale, parce qu'une différence en plus ou en moins de 1 ou 2 pour cent dans la teneur d'un produit que l'on vend au poids, peut faire varier le prix dans le même sens. Du reste, un froment qui renfermerait trop d'eau, au-delà d'une certaine limite, ne serait même plus susceptible d'une bonne conservation. La majeure partie des froments de l'occident de l'Europe à gros grains farineux renferment, en moyenne, plus d'eau (environ 13,5 à 14 %) que les grains d'autre provenance.

4. **Les matières protéiques ou azotées** sont les plus importantes parmi les matières constitutives d'un froment. En effet, celui-ci étant destiné à être transformé par la mouture en farine et la farine à son tour en pain, pour l'alimentation de l'homme, sa valeur alimentaire et industrielle sera d'autant plus grande que les matières azotées s'y trouvent en quantité plus considérable. Dans l'état actuel de nos connaissances, tout le monde est d'accord sur ce sujet et la richesse d'un froment

(1) De 950 analyses de froments provenant de tous les pays du monde, publiées par König, il résulte une moyenne générale de 12,04 % de matières azotées dans le blé entier ou de 13,90 % calculés sur la substance sèche.

en matières protéiques est prise comme base de l'appréciation de sa valeur ; car on sait qu'en général, dans les froments riches en matières azotées, la quantité de gluten, si importante pour la panification, est aussi plus grande. Evidemment, cette richesse en matières protéiques, comme d'ailleurs la composition générale du grain, peut varier d'une année à l'autre, suivant les conditions de température et d'humidité dans lesquelles le grain s'est développé.

Le gluten est la partie des matières protéiques totales d'un blé qui donne aux farines les qualités boulangères requises pour une bonne panification. Le gluten est un mélange de deux protéines, la gliadine et la gluténine.

La valeur d'un froment est en étroite relation avec sa richesse en gluten et avec les qualités de ce gluten.

5. **Classification suivant la teneur en matières azotées.** — Les matières azotées étant les plus importantes pour l'appréciation d'un froment, nous empruntons les détails suivants à une étude de M. E. Flement, docteur ès sciences, professeur au Conservatoire National des Arts et Métiers de Paris.

1) Au premier rang des froments du monde, tant par la constance de leur composition que par leur grande richesse en gluten, qui leur assure ainsi une valeur nutritive de premier ordre, viennent se placer les froments de Russie et du Manitoba (Canada).

2) Au second rang et avec des qualités sensiblement égales entre elles, mais un peu inférieures déjà à celles des froments précédents, viennent se placer les froments d'Algérie, des Etats-Unis et de Roumanie.

3) En troisième lieu, et toujours en décroissant, viennent les froments français des régions de l'est et de l'ouest, les froments des Indes et les froments français de la région du sud-ouest.

4) Enfin, en quatrième lieu, nous rangeons les froments français de la région des environs de Paris et de la région du nord.

6. **Matières non azotées.** — L'amidon est la substance

principale des matières non azotées renfermées dans le grain de froment. Les gros grains à cassure farineuse ne sont pas susceptibles de grande richesse en matières azotées et par conséquent, au point de vue de la valeur nutritive, ils sont inférieurs aux grains à cassure vitreuse, riche en protéines.

§ 3. — *Le froment en Botanique.*

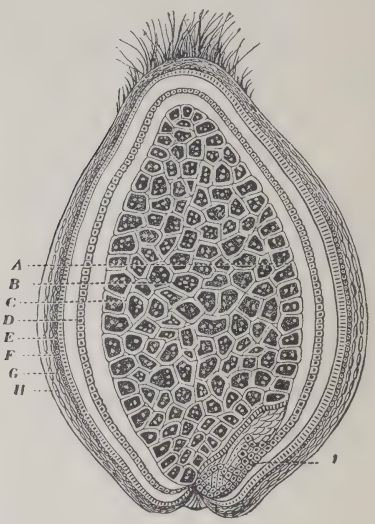
Comme la plupart des autres grains, le froment appartient à la famille des Graminées. Pour désigner d'emblée les diverses catégories de fruits, les botanistes ont recours à des termes spéciaux. Une première et large classification distingue les fruits charnus et les fruits secs; certains fruits secs sont « déhiscents », c'est-à-dire, s'ouvrent d'eux-mêmes à maturité, tandis que d'autres sont « indéhiscents » et ne s'ouvrent pas. Les fruits secs indéhiscents portent le nom général *d'akènes*, et se subdivisent à leur tour en deux classes : dans la première le péricarpe se détache facilement, alors que dans la seconde le péricarpe est soudé à la graine et ne se détache pas ; le fruit dans ce dernier cas est appelé *caryopse*. Le grain de froment est un caryopse, comme les autres grains que nous étudierons. Le grain de froment ne constitue donc pas véritablement une graine, mais un fruit.

Les épis du froment sont formés de petits épis élémentaires ou « épillets » qui se composent eux-mêmes d'un axe portant diverses petites feuilles modifiées ou bractées : ce sont les « glumes » et les « glumelles », à l'aisselle desquelles se trouvent les fleurs. Les axes des épillets sont portés par un axe commun et l'ensemble constitue l'épi.

Les *espèces* de froment cultivé les plus répandues sont le froment ordinaire que les botanistes appellent « *Triticum vulgare* », et le froment anglais ou « *Triticum turgidum* ».

Le froment est annuel ou bisannuel; le plus souvent, il est bisannuel, c'est-à-dire que la récolte n'en est pas faite la même année que les semailles. Les froments annuels portent dans le commerce le nom de « Springwheats » ou froment de printemps, tandis que les froments bisannuels semés en hiver s'appellent « Winterwheats » ou froment d'hiver.

§ 4. — *Le froment en Microscopie.*



Coupe d'un grain de froment grossi 40 fois.

A, partie centrale tendre donnant la fleur de farine.
B, couches farineuses entourant la partie centrale, plus dures que celles A et donnant le gruau blanc.
C, autre couche farineuse donnant des gruaux plus durs que les précédents.
D, membrane interne ou embryonnaire.
E, tégument de la graine.
F, endocarpe, enveloppe formée de cellules.
G, épicarpe, autre enveloppe formée de cellules.
H, péricarpe, membrane homogène qui enveloppe tout le fruit.
I, embryon placé à la base de la face dorsale du grain.

Etudié au microscope, le grain de froment nous montre les diverses couches qui se succèdent dans sa marche et les éléments dont ses diverses couches sont composées ; voici donc les principales parties que nous y observons : à la base de la face dorsale du fruit se trouve l'embryon, qui est toujours très petit, et dont le poids n'est pas un centième du poids total du grain. L'embryon est éliminé avec le son. La membrane interne insérée dans l'embryon s'appelle de ce fait membrane embryonnaire. Elle est formée d'un tissu cellulaire blanc. Les

cellules qui composent ce tissu renferment des phosphates, de la silice, de la caséine végétale et de la céréaline, substance qui, mélangée à l'amidon, le saccharifie et même l'acidifie complètement et qui, pendant la transformation de la farine en pain, altère et brunit le gluten.

Le tégument de la graine, la membrane interne, l'embryon et la partie centrale, nommée généralement endosperme ou albumen, constituent ce qu'on appelle le grain proprement dit. La cuticule ou péricarpe, l'épicarpe et l'endocarpe, constituent ce que l'on nomme généralement péricarpe. Le gluten forme avec l'amidon la partie comestible enveloppée par la membrane embryonnaire.

§ 5. — *Poids naturel.*

Parmi les caractères qui constituent, comme nous l'avons déjà mentionné, la base de l'appréciation des froments dans le commerce, nous avons le poids à l'hectolitre, en kilogrammes, le poids de 1000 grains, en grammes, la faculté germinative et l'aspect de la cassure du grain.

Le poids par unité de mesure est l'un des premiers facteurs d'appréciation des froments dans le commerce.

Plus un froment est lourd, par unité de volume, mieux il est apprécié et payé.

En général, les froments à grains glacés ou vitreux sont mieux cotés que les froments à épi foncé, à gros grains farineux.

Le poids naturel du froment est très variable suivant la qualité ; les meilleurs froments peuvent peser jusque 83/84 kilogrammes ; mais la moyenne d'un bon froment est de 79/80 kg. par hectolitre ; un froment moyen devrait peser entre 76 et 79 kg. ; les froments inférieurs 75 et 73 kg., voire parfois seulement 69 à 70 kg.

Le poids de 1000 grains, exprimé en grammes, nous montre la grosseur du grain. Le poids de 37 à 40 grammes pour 1000 grains peut être considéré comme une moyenne générale.

L'unité pratique de ces déterminations réside surtout en ce qu'en général, les froments à grains trop petits donnent plus de son à la mouture que les froments à gros grains.

La grosseur du grain, variable du reste d'une année à l'autre, permet encore aux cultivateurs de déterminer la quantité à semer par hectare, car plus le grain est gros, plus il faut de semences.

§ 6. — *Faculté germinative.*

La faculté germinative a une grande importance quand il s'agit de froments pour semences. Même pour le commerce, une bonne faculté germinative montre une bonne conservation, un froment qui n'est pas trop vieux et qui n'a pas souffert des pluies pendant les récoltes.

Pendant le battage, il y a toujours 3-4 grains sur 100 dont le germe est entamé.

§ 7. — *Usages.*

Les diverses propriétés des substances renfermées dans les différentes espèces de grains sont mises à profit par les industries qui les emploient comme matières premières. Les grains riches en gluten ou en amidon sont préférés, suivant le cas, par les industries de la boulangerie, de la pâtisserie, de l'amidonnerie, de la sucrerie ou de la brasserie; en outre, les résidus servent, dans plusieurs cas, de nourriture au bétail.

§ 8. — *Ennemis des grains.*

Section I. — ENNEMIS VEGETAUX.

1. Grains mouchetés. — Le froment est déprécié par la présence des corps étrangers qui n'ont pas été éliminés lors du battage ou de l'expédition. D'autre part, les attaques dont souvent il est l'objet de la part de parasites malfaisants, peuvent lui faire perdre une partie considérable de sa valeur.

Ces parasites, qu'on rencontre dans les grains dits « mouchetés », appartiennent, la plupart, à la classe des champignons et provoquent, au détriment des grains, diverses maladies, parmi lesquelles il faut citer plus particulièrement le charbon, la carie, la rouille et l'ergot.

A) *Le charbon* convertit l'épi du froment et du maïs en une poussière noirâtre.

B) *La carie* attaque le grain du froment, qui se remplit d'une matière noirâtre.

C) *La rouille* se développe sur les feuilles, a une couleur brun-rougeâtre, mais n'est nuisible que lorsqu'elle est très abondante.

D) *L'ergot*, champignon qui s'introduit et se développe entre les glumes et les glumelles, remplace le grain de froment par une masse noirâtre et dure.

2. **Champignons des céréales.** — De tout temps, les auteurs des différents traités de botanique et d'agriculture ont été particulièrement attentifs aux maladies du froment, produites par les *Ustilaginées (Ustilago)*, champignons qui se développent aux dépens des céréales et causent les maladies bien connues : le charbon et la carie.

Les *Ustilaginées* apparaissent à l'œil nu comme de petites masses pulvérulentes, brunes ou noires; celles-ci sont uniquement composées de spores, seuls restes du champignon à l'état de maturité.

Les différentes espèces de ce genre, vivant sur les graminées, ont pour effet de détruire les organes au milieu desquels elles développent, en immenses quantités, leurs myriades de corps reproducteurs ou spores, dont l'accumulation constitue la poussière noire, qui apparaît librement au jour, au lieu de rester enfermée dans l'ovaire, comme il arrive pour les espèces du genre *Tilletia*, cause de la carie.

A) *Charbon*. — La poussière de charbon, qui se dissémine au moindre choc, se répand et se fixe facilement sur les corps voisins, paille, etc., est moins dangereuse que la poussière de la carie.

Elle ne paraît nuire ni à l'homme ni aux animaux, mais il n'est pas douteux qu'elle pourrait noircir la farine, si elle s'y trouvait en trop grande quantité, et si on n'avait soin d'en débarrasser le grain avant de le livrer à la mouture, ce qui pourrait se faire éventuellement au moyen d'un lavage du grain.

B) *Carie*. — Un autre champignon, connu sous le nom de *Tilletia Tritici*, comprend un petit nombre d'espèces de

parasites qui, en se développant dans les céréales, déterminent la maladie dangereuse, depuis longtemps connue sous le nom de *carie*.

La carie se développe dans l'intérieur du grain; la partie farineuse et blanche de la semence se trouve remplacée par une matière fongine compacte et noirâtre.

Les grains cariés, arrivés à leur complet développement, sont plus courts et plus arrondis; ils sont de couleur plus terne et ont la saillie longitudinale moins marquée.

Ils s'écrasent facilement sous les doigts et exhalent alors une odeur qui rappelle celle du poisson pourri et qui est d'autant plus mauvaise que la carie est plus développée. La poussière de la carie ne se dissémine pas comme celle du charbon à la maturité du champignon, mais elle reste au contraire renfermée dans les grains cariés et ce n'est qu'au moment du battage que les grains écrasés répandent les spores sur la bonne semence. Cette poussière doit être redoutée par les batteurs, dont elle pénètre les yeux et les poumons; mêlée en grande quantité au pain, elle produit dans l'organisme des dérangements mal connus, auxquels les médecins donnent le nom collectif de *Morbus cerealis*.

C) *Rouille*. — A l'ordre des *Urédinées* appartiennent un grand nombre d'espèces qui intéressent, par leurs ravages, toutes les cultures en général et qui sont appelées vulgairement *rouille (Puccinia Rubigo-vera)*. La maladie singulière de la rouille est connue depuis la plus haute antiquité. Les Romains célébraient en l'honneur d'une de leurs divinités champêtres, nommée Robigo, des fêtes appelées Robigalia et lui offraient des sacrifices dans l'idée qu'elle avait le pouvoir de préserver leurs froments de la rouille.

La rouille, qui se développe sous forme de rouille pulvérulente sur les parties herbacées, est facilement reconnaissable aux taches ou stries de spores qu'elle forme sur la surface des organes attaqués. La maladie, qui fait ordinairement son apparition au printemps, se manifeste d'abord dans les feuilles, puis sur la tige. Le dommage causé par la rouille vient de ce que le champignon assimile pour son propre usage les principes élaborés par ces plantes.

Il s'ensuit que la plante se développe mal et que les grains restent vides en grande partie.

La rouille ne nuit que lorsqu'elle est très abondante.

D) *Ergot.* — Sous le nom d'ergot *(Claviceps purpurea)*, l'agriculteur désigne une altération spéciale des graminées, et particulièrement du seigle, caractérisée par la présence d'un corps allongé, un peu courbé, anguleux, sillonné, gris violacé, et qui remplace le grain dans l'épi.

Ce corps est formé d'une écorce brun-noirâtre et d'un contenu blanchâtre ; il est mou avant sa maturité et cède, comme de la cire, à la pression des doigts ; en outre, il porte à son sommet une petite coiffe ressemblant à l'ergot du coq, d'où son nom.

La maladie localise presque son effet sur les grains attaqués, de sorte qu'on trouve le reste de l'épi parfaitement sain. L'ergot est très vénéneux et agit fortement sur l'organisme humain. Il provoque chez l'homme des nausées, des vomissements et des douleurs abdominales.

Pour empêcher que l'ergot ne soit mélangé avec la farine, on l'enlève, car il se sépare facilement des grains sains.

3. **Préventifs.** — Le développement des germes morbides peut être prévenu, dans une certaine mesure, par le traitement des semences ; celles-ci sont plongées dans un mélange chimique qui a l'avantage d'éloigner, en même temps, les insectes et les oiseaux.

Les principaux corps chimiques préconisés, et que nous ne faisons qu'énumérer, sont : la chaux, le sulfate de soude, le sulfate de fer, le sulfate de zinc, le sulfate de cuivre et l'eau chaude.

Le traitement à l'eau chaude ou procédé Jensen consiste à plonger les grains durant quelques minutes dans l'eau chauffée à 50°-55°. Le procédé Jensen est très efficace, à condition bien entendu de ne pas dépasser le maximum de température indiqué, ce qui pourrait altérer la graine. Pour la mise en pratique, les agriculteurs danois emploient des machines roulantes, et l'on ne peut que regretter que l'usage de ces machines ne soit pas plus généralement adopté.

4. **Remèdes.** — Lorsqu'il faut remédier au mal déjà fait, on procède par divers systèmes de lavage et de nettoyage des grains. L'expérience a démontré que, lorsqu'une partie de froment est jetée dans une cuve remplie d'eau, le bon froment descend, tandis que le froment malade, plus léger, surnage; il ne reste donc qu'à décanter. On pratique cette opération lorsque les grains ont été profondément attaqués, soit par les moisissures de la rouille, du charbon, de la carie, de l'ergot, soit par des insectes, tels que le charançon ou l'alucite. Mais le lavage est une opération dispendieuse, à cause des manipulations qu'entraîne la nécessité de dessécher les froments lavés, soit que cette dessication s'effectue au soleil, comme c'est l'usage dans les pays chauds, soit qu'elle se fasse dans les étuves.

Au surplus, tous les moulins modernes possèdent des installations pour le lavage et le séchage des grains.

Section II. — ENNEMIS ANIMAUX.

1. **Les Charançons.** — La moisson rentrée, les grains ne sont pas encore à l'abri des attaques de leurs ennemis. Si, pendant la période de croissance, ils ont pu échapper aux germes morbides, ils n'en seront que plus exposés aux ravages des parasites qui vivent à leurs dépens.

La chaleur et l'humidité provoquent la fermentation du grain et favorisent le développement des insectes qui l'altèrent. Parmi ces derniers, il convient de faire une mention toute spéciale des charançons. La femelle du charançon *(Calandra granaria)* pratique un petit trou dans le grain et y dépose ses œufs; la larve se transforme en chrysalide et, après un séjour de quinze jours dans la coque, elle perfore cette dernière, sort avec des ailes et commence une opération identique.

Un couple de ces petits coléoptères peut, dans une seule saison, si la température est supérieure à 12°, donner naissance à 6.250 charançons. Or, chaque charançon consomme trois grains par an pour sa subsistance. La descendance d'un seul couple dévore donc 18.750 grains de froment. On a remarqué que les charançons quittent en foule le grain lorsqu'on le remue

à la pelle. Cette opération, dite pelletage, s'effectue dans tous les greniers à blé; elle constitue le meilleur moyen de préserver la marchandise contre l'attaque des insectes.

Dans les grands établissements, où l'on conserve des quantités considérables de grains, on remplace le pelletage effectué à la main par le pelletage mécanique. On communique à la provision de froment un mouvement continuel de déplacement, au moyen de machines qui le font passer d'une caisse à l'autre en l'élevant et le laissant retomber alternativement.

Dans les établissements plus modestes, on se contente, pour assainir les grains conservés dans les greniers, de les pelleter à la main, c'est-à-dire de changer le tas de place au moyen de pelles, tous les cinq ou six jours. Cette agitation suffit pour chasser les insectes destructeurs du froment. On recommande aussi de laisser dans un coin un petit tas de grains non remués : les charançons s'y réfugient et l'on peut dès lors facilement les détruire.

D'une part, les maïs en général, et d'autre part, les froments provenant des pays chauds, sont plus particulièrement sujets à ce genre de détérioration.

2. **Les Sauterelles.** — Dans certains pays, c'est par millions que les sauterelles se jettent sur la récolte et dévastent, en peu de temps, toute la végétation. En vain chercherait-on, après leur passage, la plus petite trace de verdure; rien n'est épargné; pour ne pas être soi-même blessé, on est obligé de chercher refuge à l'intérieur.

Effrayants sont les chiffres des ravages occasionnés parfois par le fléau. Pour avoir une idée concrète et rapide de la lutte qu'il faut soutenir contre ces insectes, on peut se rapporter à l'Argentine, une des grandes victimes du fléau. Ainsi, pendant la campagne 1908-1909, le nombre de kilomètres carrés envahis par les sauterelles s'est élevé à 1.407.000, causant une perte d'environ 12.500.000 kilogrammes de froment et 200.000.000 de kilogrammes de maïs. Ces chiffres représentent, pour cette campagne, respectivement environ 1/4 % de l'ensemble de la récolte du froment et 6 % de l'ensemble de la récolte du maïs.

Rien n'a été épargné par le gouvernement pour arrêter l'élément destructeur. Mais avant de pouvoir efficacement combattre l'ennemi, il fallait le connaître.

La sauterelle, « acridium peregrinum », ou « voladora » (espagnol) est un insecte ailé, appartenant à la famille des sauteurs.

Sans qu'il y ait règle absolue, les sauterelles hivernent dans les Etats du nord-ouest et un peu dans ceux du nord-est, mais alors, à une latitude légèrement plus méridionale. C'est de ces régions que, vers le début du mois d'août, commence l'invasion vers le sud jusque dans les régions comprises entre les 35° et 40° latitude sud approximativement à la hauteur de Buenos-Ayres et Bahia Blanca. Vers le mois de mars de l'année suivante, commence l'émigration vers les zones de refuge hivernal.

La ponte se fait sur tout le parcours suivi par les colonnes de sauterelles, de sorte que, dès les mois d'août et de septembre, les germes infestent déjà une grande partie de l'Argentine. Suivant la température et la latitude de chaque région, il faut de 20 à 50 jours après la ponte pour que le germe se transforme en larve ou « saltona ». Sortis des œufs depuis quelques jours à peine, les nouveau-nés, appelés « mosquitas », commencent déjà à manifester leur instinct de vagabonder en bandes. La larve ne passe que peu de temps sur les lieux de sa naissance ; elle émigre bientôt ; dès l'âge de 35 à 40 jours, elle peut déjà parcourir une distance de cinq kilomètres par jour. L'état larvaire dure de 50 à 60 jours ; à la fin de cette période, la larve est transformée en sauterelle ; celle-ci maraude pendant quelques jours sur les lieux où s'accomplit son évolution et abandonne alors définitivement la région pour continuer, dans d'autres zones, sa course vagabonde.

Les autorités argentines ont vite compris qu'il était de leur devoir de combattre par tous les moyens le fléau national. Non seulement une législation spéciale prescrit aux intéressés des mesures rigoureuses, mais le budget prévoit chaque année des sommes considérables pour l'organisation d'une lutte rationnelle et méthodique. Ainsi, tout propriétaire rural est

astreint, en vue de la destruction de la sauterelle, à certaines prestations personnelles, dans un rayon de 10 kilomètres de sa propriété. Les corvées exigibles sont d'une durée de 20 jours consécutifs ou de 30 jours non consécutifs; elles sont rémunérées. Les intéressés peuvent s'y soustraire, moyennant paiement d'une indemnité qui servira à couvrir les frais des travaux faits, en leur lieu et place, par les autorités compétentes. Sous peine de sanctions pénales sévères, les propriétaires sont obligés de procéder immédiatement à la destruction des sauterelles dans leur propriété et de donner à la commission *ad hoc* tous les renseignements possibles sur les circonstances relatives à l'apparition des sauterelles, leur marche, la direction qu'elles semblent vouloir suivre, les ravages qu'elles ont occasionnés, etc. Le département ministériel qui a dans ses attributions la guerre contre la sauterelle mobilise une armée de 6.000 hommes, répartis sur tous le pays dans diverses commissions.

L'Etat argentin, qui avait déjà dépensé auparavant quarante-six millions de francs pour lutter contre le fléau, intensifia encore la lutte au cours de la campagne 1908-1909, qui absorba à elle seule seize millions de francs. Ces chiffres sont assez éloquents par eux-mêmes pour faire comprendre l'importance du rôle que joue la sauterelle dans l'économie agricole.

3. **Lutte contre les sauterelles.** — Suivant les régions, les saisons, la configuration du sol, la température, la densité de la population, etc., il faut avoir recours à des armes différentes pour combattre le fléau. Citons les principales méthodes adoptées.

1. *Charrues et herses.* — Tout d'abord, c'est le labourage profond et rapide des champs sur lesquels se trouvent les larves; les tranches de terre se retournant sur elles, les ensevelissent.

On obtient un effet équivalent en traînant sur les champs des herses faites de branches épineuses. Parfois, on emploie des instruments collecteurs qui déversent, dans les fosses, les masses recueillies.

2. *Torches.* — D'autres fois, on fait usage de torches de paille et de serpillière imbibées de pétrole; la fraîcheur de la nuit ayant plongé les sauterelles dans un état léthargique, on

profite du moment opportun pour approcher des insectes les torches flambantes; la chaleur leur brûle les ailes ou paralyse leurs membres délicats.

3. *Inondations.* — Si les circonstances le permettent, on a recours à l'inondation artificielle des champs, qui provoque de terribles hécatombes.

4. *Appareils cypriotes.* — L'appareil cypriote jouit, depuis quelques années, d'une grande vogue. Comme le mot l'indique, l'appareil vient de l'île de Chypre où, dans la montagne, la sauterelle vivait à l'état permanent. L'appareil cypriote constitue un ensemble de barrières, d'un genre spécial, établies sur le parcours que la colonne de sauterelles suit; ce sont des bandes de toile de 80 cm. de hauteur, munies, à leur rebord supérieur, d'une bande de toile cirée, large de 10 cm. et imbibée de pétrole. Ce couloir, long de 50 mètres, est soutenu par 19 pieux.

D'un côté, les toiles se joignent, tandis que de l'autre, les extrémités sont écartées de façon à former un V très ouvert du côté d'où viennent les sauterelles; celles-ci s'engagent tout naturellement dans l'entonnoir ainsi formé. A l'endroit de l'angle aigu, ainsi qu'à chaque côté de l'appareil, on creuse des fosses, où tombent les sauterelles, et dont elles ne peuvent sortir, à cause des rebords en zinc dont l'intérieur des fosses est garni. L'avantage de cet appareil est qu'il coûte très peu et se place rapidement. Il est également employé au nord de l'Afrique. En ce moment, le département d'Alger en possède 640 kilomètres et 470 kilomètres de barrières de zinc. L'inconvénient est que le système ne peut être employé lorsqu'il s'agit de terrains rocailleux ou couverts de bruyère.

5. *Procédés chimiques.* — On a également fait appel à la chimie, et l'on a découvert que, par la vaporisation de produits arsénicaux, on obtenait les plus heureux résultats.

On fait un mélange de :

1	kilogramme d'arsenic,
0,500	kg. de lessive de soude,
5	kg. de mélasse de sucre,
90	litres d'eau.

Un appareil vaporisateur spécial se charge d'assurer l'œuvre de destruction des sauterelles.

On obtient également de bons résultats en employant un mélange de 1 litre de pétrole pour 400 grammes de savon noir et 15 litres d'eau.

6. *Oiseaux.* — D'une part, l'on s'est assuré le concours de légions d'oiseaux : martins-pêcheurs, cailles, allouettes, etc., soit en encourageant directement la multiplication de ces précieux auxiliaires, soit en édictant, à leur intention, de sages lois de protection.

7. *Propagation de germes morbides.* — La science humaine cependant n'avait pas dit son dernier mot. Il ne suffisait pas, en effet, de détruire ce qui était, il fallait, pour arriver un jour à la destruction complète, prévenir la reproduction. Dans ce but, on a eu recours à la propagation naturelle et artificielle des maladies provoquées chez la sauterelle par certains parasites végétaux. De nombreux essais de culture ont été faits dans les stations et laboratoires de l'Etat argentin; ils ont démontré que ce système ne peut être appliqué partout, parce qu'il faut certaines conditions climatériques, qui ne se rencontrent pas dans tout le pays.

Enfin, l'on a trouvé une précieuse alliée dans la mouche vivipare, appelée « sarcofaga ». Celle-ci dépose ses larves dans la première articulation du cou de la sauterelle, l'obligeant par ses piqûres à baisser la tête et à découvrir la membrane de son articulation. La larve perfore rapidement cette membrane et se développe, non seulement aux dépens des œufs, mais aussi aux dépens des entrailles de la sauterelle.

On serait porté à se demander si, après tout, la lutte entreprise, en Argentine par exemple, par l'Etat et les particuliers a produit quelque résultat tangible. La réponse n'est pas douteuse. L'on reste rêveur devant les chiffres communiqués à cet égard par le département ministériel compétent. En effet, l'ensemble du grain sauvé pendant les douze années écoulées depuis 1897 jusqu'à la fin de 1908, représente une quantité de 72.700.000 tonneaux !

Mais la lutte fut une lutte sans merci, une lutte à mort. En veut-on la preuve ? Pour établir en quantité approximative le poids des sauterelles massacrées, on pèse les sauterelles contenues dans une mesure donnée. Ainsi, l'on pèse les sauterelles comprises dans une mesure d'un mètre cube. On procède à peu près de la même façon pour déterminer le nombre, sachant qu'un kilogramme renferme approximativement 500 sauterelles. Il est à remarquer que plus les sauterelles sont avancées en âge, moins grand est le nombre d'individus compris dans une mesure ou un poids donnés.

Un kilogramme de larves contient environ 25.000 individus, tandis qu'un kilogramme de sauterelles n'en comprend que 500 environ.

Voici donc les chiffres officiels (1) pour les campagnes de 1908 et 1909, la comparaison des résultats de ces deux campagnes étant particulièrement éloquente en raison de la grande intensification de la lutte en 1909. Ils indiquent le degré de développement de la sauterelle, le poids en kilogrammes de sauterelles massacrées et les étendues de territoire ravagées :

Sauterelles		
1909	56.395.257	2.083.256
1908	17.716.364	361.351
Différence en 1909	+38.678.893	+1.721.905
Œufs		
1909	11.393.651	697.858
1908	3.744.171	260.528
Différence en 1909	+ 7.649.490	+ 437.330
Petites larves		
1909	15.182.271	99.828
1908	13.953.950	200.500
Différence en 1909	+ 1.228.321	— 100.672
Larves		
1909	133.625.439	545.266
1908	110.766.913	1.048.990
Différence en 1909	+22.858.526	— 503.724

(1) Boletin Mensual de la Defensa Agrícola. Numero 20. Ministerio de Agricultura. Buenos Aires, 1909.

Formant un total général, en 1909, d'environ 220.000.000 de kilogrammes de sauterelles anéanties.

Ces chiffres sont assez éloquents pour que tout commentaire soit superflu.

On a tenté aussi de valoriser industriellement la sauterelle. Le remède le plus efficace était d'intéresser l'homme directement et d'une façon tangible à la destruction systématique de la sauterelle. Car, en effet, il ne faut pas oublier qu'en définitive toutes les armes de combat employées jusque-là ne servaient à détruire l'ennemi qu'en vue d'épargner le champ du voisin ou peut-être de s'épargner pareille calamité, mais dans un avenir plus ou moins éloigné.

Des études approfondies furent donc entreprises aux fins de savoir si la sauterelle ne pouvait être utilisée industriellement. Du coup, on exciterait l'émulation parmi les agriculteurs par l'appât du gain qu'ils pourraient escompter par la vente des sauterelles recueillies. Ces études conclurent à la possibilité de la valorisation industrielle des sauterelles.

Sur quoi ces conclusions furent-elles basées ?

Avant tout sur la teneur des sauterelles en matières protéiques (azote), qui les rendent éminemment propres à servir comme engrais, voire à concurrencer très sérieusement les engrais chimiques ou naturels actuellement en usage.

Les essais officiels faits sur 30 hectares, sur les champs d'expérience de l'Etat à Moises Ville, section Rafaela, ont été concluants à cet égard. Les sauterelles constituent un excellent engrais qui, non seulement rend la plante plus vigoureuse, lui fait produire de meilleurs fruits et augmente son rendement, mais la rend en même temps plus résistante aux maladies cryptogamiques.

L'idée d'utiliser la sauterelle pour l'alimentation du bétail semblait hardie, non point que la matière première ne convînt pas, mais parce que les appareils de transformation exigeaient une mise de capitaux peu en rapport avec les résultats probables.

Il s'est fondé un syndicat allemand dans le but de poursuivre la valorisation industrielle des sauterelles, tant en vue

d'utiliser ses produits comme engrais que pour étudier plus à fond la possibilité de l'utiliser comme nourriture pour le bétail. Comme la sauterelle pourrit en un temps relativement court, la question de la dessication rapide fait l'objet d'un complément d'enquête. Quant à l'utilisation de la sauterelle comme aliment, aucune objection sérieuse ne semble devoir être soulevée, attendu que les oiseaux en sont très friands, qu'en Algérie on la donne en nourriture aux chevaux et que même les Arabes ne dédaignent pas un plat de sauterelles frites.

Une conclusion s'impose. Si nous avons insisté assez longuement sur ce sujet, nous l'avons fait dans le seul but de montrer d'une part l'importance réelle de la « Question des sauterelles », considérée au point de vue de chaque agriculteur en particulier et d'autre part l'importance que l'importateur étranger doit y attacher dans ses transactions en céréales avec les pays sujets au fléau. A première vue, les statistiques reproduites ci-dessus pour l'Argentine accusent des masses incalculables de sauterelles et des dégâts énormes; mais lorsqu'on ne considère que le pourcentage, en mettant en regard la perte nette et la production totale (en 1909, pour le froment, 1/4 % de perte, sur l'ensemble des récoltes de tout le pays; pour le maïs — ravages exceptionnels — 6 %), il faut en conclure que l'étendue du pays et la répartition des champs ensemencés sont telles qu'en fin de compte l'importance du rôle de la sauterelle, dans le commerce international, tend à diminuer notablement à mesure que la superficie ensemencée augmente. Mais malgré toute l'énergie déployée, il n'est guère probable qu'on puisse vaincre complètement l'ennemi : tout ce que l'on peut espérer, c'est que d'ici un nombre plus ou moins grand d'années le fléau puisse être endigué, pour le plus grand bien de l'agriculture.

§ 9. — *Provenances.*

A. — EUROPE.

1. Froments de Belgique. — Les froments indigènes sont cultivés principalement dans la Hesbaye; ils sont tendres et

ne servent guère en meunerie que mêlés à des froments midurs ou autres; suivant les récoltes et le prix du jour, ils sont employés en mouture dans la proportion de 1/3 à 1/2 pour 2/3 à 1/2 de froments exotiques.

2. Froments de Prusse. — Les froments de la Prusse rhénane s'exportent très peu et seulement vers les districts limitrophes, un peu en Belgique et en France, lorsque les récoltes allemandes sont très abondantes.

Les froments de la Prusse Baltique, connus sous le nom de « blé allemand », viennent par Königsberg, Dantzig, Stettin, Stralsund, Rostock, etc. Ils sont de qualité moyenne. Très tendres, ils conviennent particulièrement bien en amidonnerie.

3. Les Froments de Pologne sont exportés par Dantzig. Autrefois ils s'exportaient aussi par Odessa; ils étaient souvent confondus avec les froments de Russie et étaient traités sous le nom de « Blé Odessa » lorsqu'ils étaient exportés par ce port.

Ces froments sont blancs, jaunes et roux, purs ou bigarrés; les types les plus appréciés viennent de Sandomierz et Cracovie.

4. Les Froments de Russie s'exportaient, mais en quantités restreintes, par le nord, notamment par Saint-Pétersbourg.

Autrement importantes étaient les exportations du sud, qui se faisaient par Odessa, Nicolaieff, Kherson, Kertch, Berdiansk, Taganrog, Rostoff/Don, Novorossisk.

Les froments de Russie sont d'ordinaire relativement légers, mais étant des « blés de force », contenant beaucoup de gluten, conviennent très bien aux mélanges avec les blés tendres.

Il faut d'abord citer les blés Polish, roux, de bonne qualité. Ils sont dits « nerveux », c'est-à-dire qu'ils font monter la pâte; les Azima, froments d'hiver, plus fins, à grain allongé; ils constituent une excellente marchandise; enfin, les Ulca ou Ghirka, froments d'été, qui comprennent de très médiocres qualités; ils sont ternes, généralement très fins de grain et chargés de seigle et autres corps étrangers. Ils se vendaient, le plus souvent, sur poids naturel, déterminé en pouds par tchetwert, et se traitaient aussi sur analyse.

5. **Les Froments du Danube et de Turquie.** — Les froments du Danube ou des Balkans comprennent ceux provenant de la Roumanie, de la Bulgarie et de la Yougoslavie. Les ports d'exportation sont ceux du Danube et de la Mer Noire, notamment Braïla, Galatz, Sulina, Kustendje (Constanza), en Roumanie; Varna, Anchiolo, Baltchick, Bourgas, en Bulgarie. En dehors des froments qui portent les noms des ports d'exportation, il faut citer les froments Calafat, Calarasi, Bannat, de provenance roumaine, et les blés Widdin, Plevna, Roustchouk, Silistria, de provenance bulgare.

Ces froments sont de qualités fort diverses, ils comprennent des froments tendres et demi-durs; les qualités supérieures sont généralement des froments durs, se panifiant facilement, de prix avantageux; lorsque les récoltes sont moyennes ou bonnes, ils sont très voulus en Belgique et en Angleterre. Les blés Bulgarie ressemblent fort aux blés Danube, mais ils sont, de coutume, plus sales et de qualité inférieure aux premiers. Cependant, le blé Bourgas est souvent d'excellente qualité; il est d'un beau roux. Ces froments arrivent toujours en vrac.

Les froments de Turquie comprenaient autrefois les froments des Mers Noire, Marmara, Egée et Méditerranée. Les principaux ports d'exportation étaient Rodosto, Dédéagatch, Salonique, Smyrne, Mersine et Caiffa (blé de Syrie).

Ces froments sont durs ou mi-durs et généralement chargés de corps étrangers, sable, pierres, pailles, autres grains et graines, rendant leur prix de revient élevé, par suite de la main-d'œuvre supplémentaire et de la perte du poids des corps nuls. Toutefois, certains exportateurs turcs soignent bien leurs expéditions et fournissent aujourd'hui des qualités valant les blés de Bourgas.

B. — ASIE.

Outre les froments turcs, relevés plus haut, il n'y a lieu de mentionner que les froments de l'INDE BRITANNIOUE qui s'exportent par Kurrachee, Bombay et Calcutta. Les quantités les plus importantes s'expédient en sacs simples par Kurrachee et proviennent des Provinces-Unies.

Les froments se traitent sous les noms de red Karachi, white Karachi et choice white Karachi (Kurrachee roux, Kurrachee blanc, Kurachee blanc choix). Les blés venant de Bombay sont traités comme hard red et soft red Bombay Club I et Club II (roux dur et roux tendre), soft red Ahmedabad (roux tendre), white Delhi (blanc).

Par Calcutta s'expédient, en sacs doubles, les soft red et hard red Calcutta (Calcutta roux tendre et roux dur). Ces froments sont presque tous très durs, au point que certaines minoteries ne peuvent pas en faire usage; comme ils sont très secs, ils peuvent absorber une grande quantité d'eau, produisant donc une farine d'un poids spécifique plus considérable que les farines faites d'autres froments. Ils sont très voulus en Angleterre. Malheureusement, presque tous ces froments devant supporter un voyage très long de l'intérieur des Indes vers les ports d'exportation, et de là en Europe, dans des conditions atmosphériques très propices au développement des insectes, arrivent très charançonnés à destination. De plus, ils sont tellement chargés d'impuretés que, depuis quelques années, il a été jugé indispensable de les traiter sur analyse. Ces froments ne contiennent jamais de seigle.

C. — AFRIQUE.

Actuellement, il n'arrive plus de froments d'Afrique. Les froments d'EGYPTE (blés Saidi) blancs, exportés par Alexandrie, ont donné lieu jadis à quelques transactions. Les grains sont gros et de belle apparence, mais leur qualité ne répond pas à leur aspect, car ils ne sont pas suffisamment secs et ne conviennent qu'en amidonnerie. Le goût en est fade.

D. — AUSTRALASIE.

Les froments « AUSTRALIE », provenant de la Nouvelle Galles du Sud, de Victoria, de l'Australie du Sud et de l'Ouest, sont embarqués surtout à Melbourne, Adelaïde et Port Pirie (Nouvelle-Zélande). Ces froments sont blancs et de fort belle qualité, parce que les premières semences étaient des grains

de Toscane, qui figurent parmi les plus beaux qui existent. Ils s'expédient en sacs, souvent par voilier, le voyage durant en moyenne de 4 à 5 mois.

E. — AMERIQUE.

Section I. — Amérique du Sud.

1. **Les Froments de la Plata** sont exportés principalement par les ports de Bahia Blanca, Buenos-Ayres, San Nicola, Rosario, sous divers noms, suivant les provinces où ils sont récoltés. Il faut citer les blés Bahia Blanca, les diverses semences : semence russe, française, hongroise, la première donnant un grain plus dur, les dernières un froment plus tendre; Barletta, Rosario, Santa Fé, Buenos-Ayres, Saldomé, Entrerios, Candéal (blé macaroni), Diamante, etc.

Ces froments sont très estimés, parce que leur qualité est bonne et en somme très régulière; ils contiennent peu d'impuretés, pas de seigle, mais souvent assez bien de grains d'avoine, sont bien soignés et renferment beaucoup de gluten.

Au début de la campagne, décembre-janvier, on traite presque toutes ces qualités sur poids naturel garanti et sur un « standard » ou étalon, qui est censé représenter la qualité moyenne des embarquements d'un mois déterminé et qui sert de point de comparaison pour la marchandise livrée. A la fin de la saison, juin-juillet, les meilleures qualités sont épuisées; on traite alors très souvent sur échantillon cacheté.

2. **Les Froments de l'Uruguay**, exportés par Montevideo, comprennent les blés Uruguay et Banda Oriental, souvent chargés d'une assez grande quantité d'herbes folles, difficiles à éliminer en meunerie.

3. **Les Froments du Chili**, expédiés par Valparaiso et Conception, sont de beaux froments blancs peu riches en gluten, employés surtout en amidonnerie.

Section II. — Amérique du Nord.

1. **Les Froments du Canada** s'exportent soit directement, par vapeurs, des hâvres des grands lacs intérieurs ou du fleuve

Saint-Laurent, soit par voie de canal, jusqu'aux ports de l'Atlantique, Portland (Ma), New-York, etc.

Ils comprennent les froments Spring (de printemps), I, II et III, Goose I, II et III, White Winter (blanc d'hiver) extra, I et II, Red Winter (roux d'hiver) I et II, Mixed Winter (bigarré d'hiver) I, II et III, Manitoba Hard (dur) I, Hard White Fife I, Manitoba Northern I et II, Alberta Red Winter I, II et III, Alberta White Winter I, II et III, Alberta Mixed I et II. En dehors de ces qualités, on exporte souvent des froments contenant beaucoup de grains gelés, non arrivés à leur entier développement; on les vend sous le nom de « feed wheat ». Les premiers grades sont des froments durs et mi-durs, de qualité tout à fait supérieure, meilleure que ceux de New-York, tandis que parmi les derniers on classe les froments chétifs, ratatinés.

Les froments de cette provenance sont très estimés en Angleterre et en Suisse pour leur propreté et pour la belle farine qu'ils produisent.

Loi canadienne sur les grains.

La loi canadienne sur les grains (Canada Grain Act), promulguée en 1912, organise l'inspection, le magasinage, la classification, la vente et l'expédition des grains; elle comprend 248 articles. Un « Comité de Commissaires aux Grains », composé de trois membres nommés par le gouverneur, est chargé de l'application de la loi. De ce comité dépendent les commissions de surveillance qui ont dans leurs attributions la délivrance des certificats de qualité. Le Canada est, à cet égard, divisé en deux grandes divisions territoriales dénommées :

a) la *Division d'Inspection de l'Est,* comprenant la partie de l'Ontario située à l'Est de la ville de Port Arthur, ainsi que les provinces de Québec, Nouveau-Brunswick, Nova Scotia et Ile du Prince Edouard.

b) la *Division d'Inspection de l'Ouest,* comprenant les provinces de Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Colombie britannique, les territoires du nord-ouest, ainsi que la partie de la province d'Ontario, sise à l'ouest de Port-Arthur et englobant cette ville.

LE FROMENT

GRADES DE LA DIVISION D'INSPECTION DE L'EST.

Voici les conditions que les froments doivent remplir pour obtenir les certificats mentionnés ci-après. Le poids s'entend en livres par bushel.

Froment de printemps.

Le froment *N° 1 Spring* (froment de printemps) doit être sain et propre et peser au moins 60 livres.

Le froment *N° 2 Spring* doit être sain et raisonnablement propre et peser au moins 58 livres.

Le froment *N° 3 Spring* comprend tout froment sain qui n'est pas assez bon pour être classé sous le N° 2 et qui pèse au moins 56 livres.

Le froment *Rejected Spring* comprend tout froment de printemps propre à l'emmagasinage, mais trop léger ou trop inférieur en qualité pour pouvoir être classé sous le N° 3.

Froment « Goose »

Le froment *N° 1 Goose* doit être bien fourni (*plump*) et propre et peser au moins 61 livres.

Le froment *N° 2 Goose* doit être bien fourni et raisonnablement propre et peser au moins 59 livres.

Le froment *N° 3 Goose* comprend le froment trop inférieur pour être classé sous le N° 2 ; il doit être raisonnablement propre et peser au moins 55 livres.

Froment d'hiver.

Le froment *extra White Winter* doit être du froment White Winter pur, sain, bien fourni et propre, et peser au moins 62 livres.

Le froment *N° 1 White Winter* doit être du froment White Winter pur, sain, bien fourni et propre et peser au moins 60 livres.

Le froment *N° 2 White Winter* doit être du froment White Winter sain et raisonnablement propre et peser au moins 58 livres.

Le froment *N° 1 Red Winter* doit être du froment Red Winter pur, sain, bien fourni et propre et peser au moins 62 livres.

Le froment *N° 2 Red Winter* doit être du froment Red Winter sain et raisonnablement propre et peser au moins 60 livres.

Le froment *N° 1 Mixed Winter* est composé de froments blanc et roux mélangés ; il doit être sain, bien fourni et propre et peser au moins 61 livres.

Le froment *N° 2 Mixed Winter* est composé de froments blanc et roux mélangés ; il doit être sain, bien fourni et propre et peser au moins 59 livres.

Le froment *N° 3 Mixed Winter* est composé de froment Winter qui n'est pas assez propre et bien fourni pour être classé sous le N° 2 ; il doit peser au moins 57 livres.

GRADES DE LA DIVISION D'INSPECTION DE L'OUEST.

Froment de printemps.

Le froment *N° 1 Manitoba Hard* doit être sain et bien nettoyé, peser au moins 60 livres et comprendre au moins 75 % de froment Hard Red Fife.

Le froment *N° 1 Hard White Fife* doit être sain et bien nettoyé, peser au moins 60 livres et comprendre au moins 60 % de froment Hard White Fife et au plus 25 % de froment tendre.

Le froment *N° 1 Manitoba Northern* doit être sain et bien nettoyé, peser au moins 60 livres et comprendre au moins 60 % de froment Hard Red Fife.

Le froment *N° 2 Manitoba Northern* doit être sain et raisonnablement propre, de bonne qualité pour la mouture et propre à l'emmagasinage, peser au moins 58 livres et comprendre au moins 45 % de froment Hard Red Fife.

Tout froment trop inférieur en qualité pour être classé comme N° 2 Manitoba Northern, sera classé comme N° 3 Manitoba Northern à la discrétion de l'inspecteur.

Les froments rejetés parce que mouchetés, lavés et nettoyés, sont qualifiés « scoured » (lavés et nettoyés) avec le grade auquel ils appartiennent.

Les froments qualifiés « sans grade » par suite d'humidité ou séchés, doivent être classés comme froments « séchés » avec le grade auquel ils appartiennent.

Froment d'hiver.

Le froment *N° 1 Alberta Red Winter* doit être du froment Hard Red Winter pur, sain et propre, pesant au moins 62 livres.

Le froment *N° 2 Alberta Red Winter* doit être du froment Hard Red Winter, sain et propre, pesant au moins 60 livres.

Le froment *N° 3 Alberta Red Winter* comprend le froment Hard Red Winter insuffisamment propre et sain pour être classé sous le N° 2, pesant au moins 57 livres.

Le froment *N° 1 Alberta White Winter* doit être du froment White Winter pur, sain et propre, pesant au moins 60 livres.

Le froment *N° 2 Alberta White Winter* doit être du froment White Winter, sain et propre, pesant au moins 58 livres.

Le froment *N° 3 Alberta White Winter* comprend le froment White Winter insuffisamment propre et sain pour être classé sous le N° 2, pesant au moins 56 livres.

Le froment *N° 1 Alberta Mixed* se compose de froments Alberta Red et White Winter mélangés ; il doit être sain, bien fourni et propre, peser au moins 61 livres et contenir au moins 50 % de froment Red Winter.

Le froment *N° 2 Alberta Mixed* se compose de froments Alberta Red et White Winter mélangés ; il doit être sain, bien fourni et propre et peser au moins 59 livres.

2. Froments des Etats-Unis. — Les froments des Etats-Unis sont très différents suivant qu'ils proviennent des régions occidentales ou centrales et orientales.

Les régions occidentales produisent les froments de Californie connus sous le nom de Standard I et II, ainsi que les blés Orégon et Walla Walla. Ces froments blancs et secs sont parmi les plus beaux qui s'exportent. Ils arrivent par vapeur et par voiliers empruntant le canal de Panama.

Les ports les plus importants sont Porland (Or.), Newport, Sacramento, Tacoma, Los Angeles et San Francisco.

Les régions centrale, méridionale et orientale des Etats-Unis produisent les froments roux exportés par les ports de l'Atlantique : Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, etc., et par ceux du « Golfe » (Golfe du Mexique) : Galveston, Nouvelle-Orléans, Mobile, etc.

Au moment de la conclusion de l'affaire, l'on ajoute d'ordinaire le port d'exportation, soit parce que la valeur du froment diffère suivant le lieu d'exportation, soit parce que le froment est plus ou moins bien conditionné (p. ex. certains froments contiennent souvent de l'ail qui les déprécient à cause de la saveur désagréable qu'il donne à la farine), soit parce que les certificats de qualité et de conditionnement inspirent plus de confiance lorsqu'ils sont délivrés dans tel port plutôt que dans tel autre.

Les principaux Etats agricoles sont : Nebraska, Kansas, Missouri, Mississipi, Illinois, etc.

Les qualités le plus couramment traitées sont : les froments Kansas II et III des Etats du centre et du sud, froments durs, froments de force, généralement très propres, mais très sujets à l'échauffement, parce que, avant d'être complètement secs, ils sont chargés dans des ports situés sous les tropiques.

Cependant, l'on charge également les Kansas dans les ports de l'Atlantique, même ceux du Canada ; tout dépend des tarifs des chemins de fer. Quant aux qualités supérieures, elles sont tout entières consommées par la meunerie américaine.

Les Etats du nord et de l'est produisent les Long Redwinter I et II (froments roux d'hiver longs), les Hardwinter (dur d'hiver), les Mixed Wheat (froment bigarré), Springwheat (froment de printemps), Western White et Western Red (blanc et roux de l'ouest), ainsi que les Durum.

Le Hardwinter ou Kansas (froment dur d'hiver), est un des meilleurs froments de mélange. Les meuniers achètent volontiers des froments à bon marché, par exemple des froments Danube inférieurs, blés des Indes, etc., et les mélangent avec les Kansas, les Redwinter ou les froments supérieurs de La Plata, pour obtenir un prix de revient modéré. Le Kansas est plus petit de grain que le Redwinter auquel, pour le surplus, il ressemble assez bien.

Le blé Durum I et II, appelé encore Macaroni, est un froment très dur, glacé et généralement peu propre à la meunerie; il sert surtout à la fabrication du vermicelle et des pâtes alimentaires.

Le marché principal de Durum aux Etats-Unis est Duluth, d'où d'énormes quantités sont dirigées vers les ports d'embarquement.

Nous fournissons ci-après, d'après les données de l'Institut International d'Agriculture à Rome, les chiffres relatifs à la superficie, à la production et aux rendements par hectare des froments d'hiver et de printemps aux Etats-Unis.

Superficie, production et rendement des froments d'hiver et de printemps aux Etats-Unis.

Années	Superficie		Production		Rendement par hectare	
	Variété d'hiver	Variété de printemps	Variété d'hiver	Variété de printemps	Variété d'hiver	Variété de printemps
	hectares	hectares	quintaux	quintaux	quint.	quint.
1909.	10.987.738	6.924.651	114.234.533	71.753.895	10,4	10,4
1910.	11.059.773	7.426.871	118.156.087	54.698.445	10,7	7,4
1911.	11.801.570	8.247.987	117.207.337	51.896.013	9,9	6,3
1912.	10.753.018	7.787.450	108.841.955	89.907.512	10,1	11,5
1913.	12.828.268	7.480.695	142.492.362	65.269.139	11,1	8,7
1914.	14 572.078	7.095.430	186.426.878	56.072.308	12,8	7,9
1915.	16.716.935	7.754.265	183 421.416	95.760.585	11,0	12,3
1916.	14.046.385	7.425 377	130.787.304	42.393.002	9,3	5,9
1917.	11 030.635	7.216.432	112.375.136	60.896.889	10,2	8,4
1918.	15.026.140	8.923.819	153.797.344	96.981.222	10,2	10,9
1919.	20.434.417	10.198 188	207.025.852	56.500.960	10,1	5,5
1920.	16.194.075	8.549.886	166.180.080	60.536.549	10,3	7,1
1921.	17.281.072	7.974.821	159.766.629	56.571.450	9,2	7,1

Loi fédérale américaine sur les Grains.

Une loi fédérale américaine, promulguée le 11 août 1916, prévoit l'établissement de grades et standards officiels pour tous les grains transitant par divers Etats ou destinés à l'exportation. Cette même loi prévoit l'organisation d'un corps d'inspecteurs des grains. Des standards ont été établis pour le froment, l'avoine et le maïs; on compte en établir sous peu pour le seigle.

Nous fournissons ci-après les détails concernant les standards pour le froment.

STANDARDS AMERICAINS POUR LE FROMENT.

Il y a six catégories de froments standardisés, chaque catégorie comprenant un certain nombre de subdivisions.

1re Catégorie. — HARD RED SPRING WHEAT.

a) *Dark Northern Spring*
b) *Northern Spring*
c) *Red Spring*

La première catégorie comprend toutes les variétés de froment *Hard Red Spring* (roux dur de printemps) et ne peut contenir plus de 10 % d'autres froments.

La première subdivision, dénommée *Dark Northern Spring* (Nord foncé de printemps), comprend du Hard Red Spring contenant au moins 75% de grains foncés, durs et vitreux. Cette subdivision ne peut comprendre plus de 10 % de froment de la variété Humpback.

La deuxième subdivision, dénommée *Northern Spring* (Nord de printemps), comprend du Hard Red Spring contenant moins de 75 % et plus de 25 % de grains foncés, durs et vitreux. Cette subdivision ne peut comprendre plus de 10 % de froment de la variété Humpback.

La troisième subdivision, dénommée *Red Spring* (roux de printemps), comprend du Hard Red Spring, ne contenant pas plus de 25 % de grains foncés, durs et vitreux. Cette subdivision comprend également le froment Hard Red Spring contenant plus de 10 % de froment de la variété Humpback.

Les froments *Dark Northern Spring*, *Northern Spring* et *Red Spring* portent en outre les « grades » 1, 2, 3, 4, 5 et « sample » (échantillon), pour autant qu'ils répondent aux conditions ci-après indiquées.

N° du grade	Poids naturel par bushel	Humidité	MAXIMA					
			Grains avariés		Corps étrangers autres que impuretés		Froments d'autres catégories	
			Total	Grains échauffés	Total	Corps étr. autres que céréales	Total	Common White, White Club, Durum, ensemble ou séparément
	Lbs.	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o
1	58	14,0	2	0,1	1	0,5	5	2
2	57	14,5	4	0,2	2	1,0	10	5
3	55	15,0	7	0,5	3	2,0	10	10
4	53	16,0	10	1,0	5	3,0	10	10
5	50	16,0	15	3,0	7	5,0	10	10
sample (1)	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Le « sample grade » est du froment d'une des subdivisions respectives Dark Northern Spring, Northern Spring ou Red Spring ne répondant pas aux conditions prévues pour les grades de 1 à 5 ou ayant une odeur étrangère désagréable, commercialement parlant, autre que l'odeur de mouche, d'ail ou d'oignons sauvages, ou très aigre ou en voie d'échauffement ou échauffé ou infesté de charançons vivants ou d'autres insectes préjudiciables au grain emmagasiné ou pour tout autre motif de qualité particulièrement inférieure ou contenant de petites pierres inséparables ou des cendres.

Remarques. a) Le froment du grade N° 1 doit être brillant.

b) Le froment des grades N^{os} 1 à 4 inclusivement doit être froid et doux.

c) Le froment du grade N° 5 doit être froid mais peut être moucheté ou légèrement aigre.

d) Les froments Dark Northern Spring N° 1 et Northern Spring N° 1 ne peuvent contenir plus de 5 % de froment Hard Red Spring de la variété Humpback.

2^{e} Catégorie. — Durum wheat.

a) *Amber Durum*
b) *Durum*
c) *Red Durum*

Cette deuxième catégorie comprend toutes les variétés de froment Durum et ne peut contenir plus de 10 % d'autres froments.

La première subdivision, dénommée *Amber Durum* (Durum Ambre), comprend du Durum contenant au moins 75 % de grains durs et vitreux de la couleur de l'ambre. Cette subdivision ne peut comprendre plus de 10 % de froment de la variété Red Durum.

La deuxième subdivision, dénommée *Durum*, comprend du Durum contenant moins de 75 % de grains durs et vitreux de la couleur de l'ambre. Cette subdivision ne peut comprendre plus de 10 % de froment variété Red Durum.

La troisième subdivision, dénommée *Red Durum*, comprend le froment contenant plus de 10 % de la variété Red Durum.

Les froments *Amber Durum*, *Durum* et *Red Durum* portent en outre les « grades » 1, 2, 3, 4, 5 et « sample » (échantillon) pour autant qu'ils répondent aux conditions ci-après indiquées.

N°. du grade	Poids naturel par bushel	Humidité	MAXIMA					
			Grains avariés		Corps étrangers autres que impuretés		Froments d'autres catégories	
			Total	Grains échauffés	Total	Corps étr. autres que céréales	Total	Soft Red Winter Common White, White Club, ensemble ou séparément
	Lbs.	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o
1	60	14,0	2	0,1	1	0,5	5	2
2	58	14,5	4	0,2	2	1,0	10	5
3	56	15,0	7	0,5	3	2,0	10	10
4	54	16,0	10	1,0	5	3,0	10	10
5	51	16,0	15	3,0	7	5,0	10	10
sample (1)	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Le « sample grade » est du froment d'une des subdivisions respectives Amber Durum, Durum ou Red Durum. Les règles prévues pour le froment Hard Red Spring sample grade, décrites à la suite du tableau de la 1re catégorie, sont applicables au sample grade du Durum.

Remarques. Sont de même applicables ici les remarques a), b) et c) prévues pour le froment Hard Red Spring. d) Les froments Amber Durum N° 1 et Durum N° 1 ne peuvent contenir plus de 5 % de froment Red Durum.

3e Catégorie. — Hard Red Winter wheat.

a) *Dark Hard Winter*

b) *Hard Winter*

c) *Yellow Hard Winter*

Cette troisième catégorie comprend toutes les variétés de froment *Hard Red Winter* (roux dur d'hiver) et ne peut contenir plus de 10 % d'autres froments.

La première subdivision, dénommée *Dark Hard Winter* (dur foncé d'hiver), comprend du Hard Red Winter contenant au moins 80 % de grains foncés, durs et vitreux.

La deuxième subdivision, dénommée *Hard Winter* (dur d'hiver), comprend du Hard Red Winter contenant moins de 80 % et plus de 25 % de grains foncés, durs et vitreux.

La troisième subdivision, dénommée *Yellow Hard Winter* (jaune dur d'hiver), comprend du Hard Red Winter ne contenant pas plus de 25 % de grains foncés, durs et vitreux.

Les froments *Dark Hard Winter, Hard Winter* et *Yellow Hard Winter* portent en outre les « grades » 1, 2, 3, 4, 5 et « sample » (échantillon) pour autant qu'ils répondent aux conditions ci-après indiquées.

N°. du grade	Poids naturel par bushel	Humidité	MAXIMA					
			Grains avariés		Corps étrangers autres que impuretés		Froments d'autres catégories	
			Total	Grains échauffés	Total	Corps étr. autres que céréales	Total	Common White, White Club, Durum, ensemble ou séparément
	Lbs.	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o
1	60	13,5	2	0,1	1	0,5	5	2
2	58	14,0	4	0,2	2	1,0	10	5
3	56	14,5	7	0,5	3	2,0	10	10
4	54	15.5	10	1,0	5	3,0	10	10
5	51	15,5	15	3,0	7	5,0	10	10
sample (1)	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Le « sample grade » est du froment d'une des subdivisions respectives Dark Hard Winter, Hard Winter ou Yellow Hard Winter. Les règles prévues pour le froment Hard Red Spring sample grade, décrites à la suite du tableau de la 1re catégorie, sont applicables au sample grade du Hard Red Winter.

Remarques. Sont de même applicables ici les remarques a), b) et c) prévues pour le froment Hard Red Spring.

4e Catégorie. — Soft Red Winter wheat.

a) *Red Winter*

b) *Red Walla*

Cette quatrième catégorie comprend toutes les variétés de froment *Soft Red Winter* (roux tendre d'hiver), Red Club et Red Hybrid du nord-ouest (côte du Pacifique) et ne peut contenir plus de 10 % d'autres froments.

La première subdivision, dénommée *Red Winter* (roux d'hiver), comprend du Soft Red Winter composé de grains clairs et foncés. Elle ne peut comprendre plus de 10 % de Red Russian (russe roux), Red Clubs, Red Hybrids et/ou autres Soft Red Winter possédant les caractéristiques de ces variétés cultivées à l'ouest de l'aire des Grandes Plaines des Etats-Uni

La seconde subdivision, dénommée *Red Walla* (Walla roux) comprend du Soft Red Winter contenant plus de 10 % de Red Russian, Red Clubs, Red Hybrids et/ou autres Soft Red Winter possédant les caractéristiques de ces variétés cultivées à l'ouest de l'aire des Grandes Plaines des Etats-Unis.

Les froments Red Winter et Red Walla portent en outre les grades 1, 2, 3, 4, 5, et « sample » (échantillon) pour autant qu'ils répondent aux conditions ci-après indiquées.

N°. du grade	Poids naturel par bushel		Humidité	MAXIMA					
				Grains avariés		Corps étrangers autres que impuretés		Froments d'autres catégories	
	Red Winter	Red Walla		Total	Grains échauffés	Total	Corps étr. autres que céréales	Total	Durum
	Lbs.	Lbs.	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o
1	60	58	13,5	2	0,1	1	0,5	5	2
2	58	56	14,0	4	0,2	2	1,0	10	3
3	56	54	14,5	7	0,5	3	2,0	10	10
4	54	52	15,5	10	1,0	5	3,0	10	10
5	51	49	15,5	15	3,0	7	5,0	10	10
sample (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Le « sample grade » est du froment d'une des subdivisions respectives de Red Winter ou Red Walla. Les règles prévues pour le froment Hard Red Spring sample grade, décrites à la suite du tableau de la 1re catégorie, sont applicables au sample grade de la catégorie Soft Red Winter.

Remarques. Sont de même applicables ici les remarques a), b) et c) prévues pour le froment Hard Red Spring.

PORT D'ANVERS. — Déchargement d'un vapeur en allège par des glissières en bois.

5e Catégorie: — Common White wheat.

a) *Hard White*

b) *Soft White*

Cette cinquième catégorie comprend toutes les variétés de froment Common White (blanc commun) d'hiver ou de printemps, excepté le Sonora, et ne peut contenir plus de 10 % d'autres froments.

La première subdivision dénommée *Hard White* (blanc dur) comprend du Common White contenant au moins 75 % de grains durs (non tendres et crayeux).

La deuxième catégorie, dénommée *Soft White* (blanc tendre) comprend du Common White contenant moins de 75 % de grains durs (non tendres et crayeux).

Les froments Hard White et Soft White portent en outre les grades 1, 2, 3, 4, 5, et « sample » (échantillon) pour autant qu'ils répondent aux conditions ci-après indiquées.

N° du grade	Poids naturel par bushel	Humidité	MAXIMA					
			Grains avariés		Corps étrangers autres que impuretés		Froments d'autres catégories	
			Total	Grains échauffés	Total	Corps étr. autres que céréales	Total	Durum
	Lbs.	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o
1	60	13,5	2	0,1	1	0,5	5	2
2	58	14,0	4	0,2	2	1,0	10	3
3	56	14,5	7	0,5	3	2,0	10	10
4	54	15,5	10	1,0	5	3,0	10	10
5	51	15,5	15	3,0	7	5,0	10	10
sample (1)	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Le « sample grade » est du froment d'une des subdivisions respectives Hard White ou Soft White. Les règles prévues pour le froment Hard Red Spring sample grade, décrites à la suite du tableau de la 1re catégorie, sont applicables au froment de la catégorie Common White.

Remarques. Sont de même applicables ici les remarques a), b) et c) prévues pour le froment Hard Red Spring.

6e Catégorie. — White Club wheat.

Cette sixième catégorie comprend toutes les variétés et hybrides de froment White Club et le froment blanc commun connu sous le nom de Sonora, et ne peut contenir plus de 10 % d'autres froments.

Le froment White Club porte en outre les grades 1, 2, 3, 4, 5 et « sample » (échantillon) pour autant qu'il réponde aux conditions ci-après indiquées.

N° du grade	Poids naturel par bushel	Humidité	MAXIMA					
			Grains avariés		Corps étrangers autres que impuretés		Froments d'autres catégories	
			Total	Grains échauffés	Total	Corps étr. autres que céréales	Total	Durum
	Lbs.	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o
1	60	13,5	2	0,1	1	0,5	5	2
2	58	14,0	4	0,2	2	1,0	10	3
3	56	14,5	7	0,5	3	2,0	10	10
4	54	15,5	10	1,0	5	3,0	10	10
5	51	15,5	15	3,0	7	5,0	10	10
sample (1)	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Le « sample grade » est du froment White Club. Les règles prévues pour le froment Hard Red Spring sample grade, décrites à la suite du tableau de la 1re catégorie, sont applicables au froment de la catégorie White Club.

Remarques. Sont de même applicables ici les remarques a), b) et c) prévues pour le froment Hard Red Spring.

Définitions relatives aux standards officiels des Etats-Unis pour le froment.

Froment. — Tout grain débarrassé de ses impuretés (dockage), contenant plus de 10 % de grains autres que froment, ne peut être classé comme froment. Le terme froment employé dans ces standards ne comprend pas l'épeautre et le méteil.

Base des stipulations. — Les stipulations relatives aux impuretés (dockage), humidité, température, odeur, oignons, ail et charançons vivants ou autres insectes nuisibles au grain emmagasiné, doivent s'entendre sur la base du grain, impuretés comprises. Toutes les autres stipulations s'entendent sur la base du grain débarrassé d'impuretés.

Pourcentage. — Les pourcentages autres que ceux relatifs à l'humidité sont comptés au poids.

Pourcentage d'humidité. — La teneur en humidité est déterminée pour le froment au moyen de l'appareil décrit dans la circulaire N° 72 et son supplément, publiés par le Département de l'Agriculture des Etats-Unis, Bureau of Plant Industry, ou au moyen de tout appareil ou méthode donnant des résultats équivalents.

Poids naturel par bushel. — Le poids naturel par bushel s'entend par Winchester bushel, et est déterminé par l'appareil décrit dans le bulletin N° 472 du 30 octobre 1916, publié par le Département de l'Agriculture des Etats-Unis, ou au moyen de tout appareil donnant des résultats équivalents.

Impuretés (Dockage). — Les impuretés comprennent le sable, la saleté, les semences de mauvaises herbes, les tiges de mauvaises herbes, la paille, le grain autre que le froment et tous autres corps étrangers qui peuvent être séparés facilement du froment au moyen de cribles ou autres appareils propres à écarter les matières étrangères ; de même

les petits grains de froment peu développés et ratatinés qui ne peuvent être récupérés par un nouveau criblage ou un nouveau nettoyage. La quantité d'impuretés est calculée en pourcentage basé sur le poids total du grain, impuretés comprises. Le pourcentage d'impuretés ainsi calculé, s'il est de 1 % ou plus, se compte par unités entières ; s'il est inférieur à 1 %, il n'en est pas tenu compte. Toute fraction de pour cent est négligée. Le pourcentage d'impuretés ainsi déterminé s'ajoute à la désignation du grade.

Corps étrangers autres que impuretés. — Les corps étrangers autres que les impuretés comprennent tous corps autres que froment qui ne sont pas séparés du froment comme il est déterminé au mot impuretés, sauf ce qui est prévu pour le froment moucheté.

Céréales. — Ce terme comprend exclusivement le seigle, l'orge, le méteil, l'épeautre, le maïs, le seigle, le sorgho, l'avoine et le riz et ne comprend pas le sarrasin, la graine de lin et la folle avoine.

Grains échauffés. — Les grains échauffés sont des grains et morceaux de grains de froment qui ont été nettement décolorés par une chaleur extérieure ou par la chaleur provenant de fermentation.

Froment traité. — Est considéré comme tel, le froment dont plus de 10 % a été lavé, chaulé, nettoyé par un procédé chimique ou traité de façon similaire.

Ail. — Le froment est considéré comme contenant de l'ail s'il a une odeur indéniable d'ail ou d'oignons sauvages, ou s'il contient des bulbes d'ail ou d'oignon sauvage en quantité équivalante à un bulbe ou plus par kilogramme de froment.

Froment moucheté. — Le froment est dit moucheté lorsqu'il a une odeur indéniable de mouche ou lorsqu'il contient des spores, mouches ou parties de mouche en quantité supérieure à deux mouches de dimensions moyennes par 50 grammes de froment.

Froment mélangé (mixed wheat). — C'est tout mélange de froments non prévu dans les catégories de I à VI inclusivement.

§ 10. — *Superficie, Production, Rendement et Commerce du Froment.*

Statistiques de l'Institut International d'Agriculture de Rome.

Nous empruntons à l'Institut International d'Agriculture de Rome les statistiques ci-après, relatives à la superficie ensemencée, la production, le rendement et le commerce du froment. Nous en ferons autant pour les quatre autres céréales à la fin de l'étude que nous consacrons à chacune d'elles. Nous ajoutons ici les statistiques du commerce de la farine de froment.

L'Institut International d'Agriculture fut créé en 1905 à l'initiative d'un philanthrope américain, M. David Lubin, et avec l'appui éclairé et généreux de S. M. le Roi d'Italie. Son but peut se résumer en ces quelques mots : recueillir toutes

les données statistiques officielles du monde entier relativement à la production, au commerce, aux prix et à la consommation des produits agricoles, afin de faire régner partout, grâce à la diffusion universelle de ces données, le prix le plus juste et soustraire ainsi le producteur et le consommateur aux manipulations condamnables de ceux qui ont intérêt à répandre sur ce sujet des renseignements inexacts destinés à influencer les prix.

L'Institut comprend trois services : celui de la statistique générale, qui est le plus important et qui a été dirigé pendant trois ans par l'auteur de cet ouvrage, puis celui des Renseignements agricoles et des Maladies des Plantes, enfin celui des Institutions économiques.

Les Etats adhérents (ils sont actuellement au nombre de 65) contribuent chacun une quote-part du budget de l'Institut et sont représentés à celui-ci par un délégué au Comité permanent.

L'œuvre accomplie par l'Institut est considérable, mais il lui reste encore beaucoup à réaliser et il serait à souhaiter que des moyens plus puissants fussent mis à sa disposition si l'on veut qu'il atteigne le but réel qu'il s'est assigné.

En tout cas, l'Institut est dès à présent le principal sinon le seul centre où l'on puisse trouver, dans les domaines indiqués plus haut, tous les renseignements d'intérêt international existants sur l'agriculture et le mouvement des produits agricoles.

Dans l'appréciation des statistiques ci-après, il y a lieu de tenir compte du fait que depuis 1914, plusieurs pays ont subi des changements dans leur étendue territoriale. Pour nombre de ces pays les séries des chiffres de la superficie et de la production contiennent des données qui ne sont pas comparables avec les autres. Dans chaque tableau se trouvent indiqués en caractères italiques les pays pour lesquels on a des séries de données non comparables.

Froment. — Superficie.

Les années mentionnées pour la superficie correspondent aux années au cours desquelles s'est effectuée la récolte.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	hectares	hectares	hectares	hectares	hectares
EUROPE					
Allemagne (1)	1.929 658	1.287 176	1.375.401	1.441.040	1.374.150
Autriche (1)	1.218.505	150.051	150.243	152.870	185.958
Belgique	160.113	138.674	123.771	139.012	121.532
Bulgarie (1)	1.082.818	832.485	883.418	903.715	900.726
Danemark (1)	45.925	51.820	72.764	88.890	96.042
Espagne	3.863.609	4.199.867	4.149.885	4.203.059	4.171.946
Esthonie (1)	—	13.175	12.435	12.508	21 141
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	(2) 381.853	—	1.440.791	1.497.058	1.505.628
Finlande	3.325	7.840	8.751	8.004	11.000
France (1)	6.539.556	4.707.704	5.093.570	5.382.270	5.289.970
Grande-Bretagne et Irlande	764.185	959.905	801.482	843.843	839.260
Grèce (1)	(3) 351.231	432.353	435.635	400.000	360.000
Hongrie (1)	3.678.247	—	1.077.332	1.168.685	1.155.175
Italie (1)	4.743.640	4.286.600	4.568.800	4.766.700	4.649.500
Lettonie (1)	—	—	15.705	18.573	28.493
Lithuanie (4)	—	60.000	65.400	72.500	78.500
Luxembourg	11.037	10.776	10 826	11.868	9.380
Malte	3.609	5.165	4.703	4.058	—
Norvège	5.021	16.568	16.370	16.401	10.007
Pays-Bas	55.711	67.954	61.489	72 983	63.189
Pologne (1)	—	430.415	724.632	846.837	1.041.614
Portugal	(4) 490.053	446.457	444.163	512.651	454.350
Roumanie (1)	1.851.990	1.728.261	2.022.710	2.488.335	2.649.640
Russie d'Europe (1)	24.771.165	—	11.401.284	(5)14.718.160	6.702 596
Suède	103.375	140.563	144.728	144.728	144.128
Suisse	42.373	52.699	48.000	45.000	41 800
Tchécoslovaquie (1)	—	337.189	633.671	629.683	617.983
AMÉRIQUE					
Canada	4.024.617	7.739.897	7.378.277	9.413.352	9.074.015
Etats-Unis	19.059 604	29.582.605	24.743.951	25.777.134	24.779.169
Guatémala	(6) 11.007	8.650	9.652	8.368	11.163
ASIE					
Chypre	(7) 65.526	62.029	59.449	79.991	78.115
Corée	149.247	343.826	352.444	352.444	—
Formose	5.730	6.849	6.327	5.430	—
Inde britannique	11.826.449	9.630.575	12.119.761	10.433 864	11.425.735
Japon	477.197	543.977	525.828	511.344	497 265
Russie d'Asie (1)	6.802.849	—	7.074 887	—	2.356.086
AFRIQUE					
Algérie	1.425.041	1.169.784	1.267.990	1.125.875	1.255.778
Egypte	531.595	535.572	481.712	590.128	614.250
Maroc français	(8) 627.613	855.690	807.200	793.052	836.849
Tunisie	530.116	569.861	533.766	603.609	357.000
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	6.495.744	7.045.000	6.076.100	5.877.000	6.450.625
Brésil	(9) 124.000	—	100.000	—	—
Chili	426.850	484.093	508.992	524.271	520.127
Pérou	(10) 77 500	82 734	93.825	—	—
Uruguay	(11) 319.988	275.363	283.254	328.650	200.000
AFRIQUE					
Rhodésie méridionale (12)	(8) 1 318	1.778	2.030	2.881	2.500
Union de l'Afrique du Sud	(11) 301.322	331.531	333.052	339.638	—
OCÉANIE					
Australie	3.076.667	2.597.706	3.671.325	3.933.102	4.030.298
Nouvelle-Zélande	97.555	56.498	89.024	142.819	114.538

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Ancien Royaume de Serbie, moyenne de trois années. — (3) Une année seulement (4) Moyenne de trois années. — (5) Russie d'Europe et d'Asie. — (6) Moyenne 1917 et 1918. — (7) Année 1914. — (8) Moyenne 1915 à 1918. — (9) Année 1917-18. — (10) Moyenne de deux années — (11) Moyenne de quatre années.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
EUROPE					
Allemagne (1)	41.400 282	21.503 252	22.475 503	29.333.200	19.577 100
Autriche (1)	16.558 433	1.391.711	1.478.957	1.777.153	2 019.889
Belgique	4.053.557	2.875.321	2.799.279	3.944.974	2.888.915
Bulgarie (1)	11.478.019	8.103 550	8 165.523	7 937 511	10.261.487
Danemark (1)	1 509.219	1 611.901	2.011.273	3 033 316	2 517.153
Espagne	35 201.956	35.176.495	37.722.376	39.503 725	34.147.482
Esthonie	—	128.332	—	110.214	205·980
État Serbe-Croate-Slovène (1)	2) 4.013.245	—	11 705.840	14.100 300	11.498.181
Finlande	37.030	83.209	94 071	76.255	100.000
France (1)	86.447.160	50.915.430	64.482 180	88 031.290	66.220.100
Grande-Bretagne et Irlande	16.231.747	18.865.785	15.467.113	20.083.642	17.757.569
Grèce (1)	3) 3 434 764	2.630.360	3 044.778	2) 3.049.000	2 600.000
Hongrie (1)	46.169.775	—	10.322.119	14.346 944	12 267.145
Italie	49.895.800	46.204.000	38 466.000	52 482.000	43.992.000
Lettonie (1)			105.957	213.300	260 774
Lithuanie (4)	—.	720.000	598.500	773.000	891.000
Luxembourg	167 462	126 774	122.758	169 119	47.038
Malte	53·370	86.465	83.251	70.320	—
Norvège	83·296	291.505	271.930	264.452	175.039
Pays-Bas	1.312·808	1.549.901	1.569.093	2.293.014	1.425.051
Pologne (1)	—	4.287.580	6.189.086	10 131.200	11.553.422
Portugal	4) 3.224.971	2 225.633	2.823.372	2 563.259	2.662 236
Roumanie (1)	23.893.233	17.967 923	16.685 875	21.381.484	25 040.466
Russie d'Europe	180.683 000	—	—	—	43 114.649
Suède	2 205.293	2.545.000	2.809.170	3.357.170	2.553.010
Suisse	938 000	1.059.000	1.015.000	973.000	643.000
Tchécoslovaquie (1)	—	4.182.830	7.174.653	10.527.564	9.150.254
AMÉRIQUE					
Canada	53 647.785	52.597.730	71.629.600	81.881.510	108 805 867
États-Unis	187 810.793	237.300.939	226.716.628	221 784.545	233.025 386
Guatémala	(5) 209.499	68.487	85.003	98.132	60.731
ASIE					
Chypre	603.212	473.558	616.715	659.988	697.410
Corée	1.248.918	2.192.951	2.816.154	2.913.356	2.057.409
Formose	41.299	38.376	36.276	28.148	—
Inde britannique	95.755.521	76.274.648	102.844 277	68.136.112	99.704.692
Japon	6.432.494	8.348 612	7.731.752	7.326.637	7 516 191
Russie d'Asie	411.126.008	—	—	—	12.344.675
AFRIQUE					
Algérie	9.569.802	5.716.200	2.295.000	9.500.000	4.962.173
Égypte	9.283.398	8.201.950	8.630 224	10.072.683	9 973.924
Maroc français (4)	5.076.911	4.460.932	4.884.812	6.325.269	3.509.135
Tunisie	1.694 000	1.900.000	1.423.000	2.890.000	1.000 000
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	40 023.358	59.045.750	42.492·870	51.985.560	51 450 310
Brésil (6)	(6) 415.199	871.807	1.358 452	1.393.300	—
Chili	5 781.515	5.420.396	6.314.431	6.374.648	6.481 428
Pérou	(3) 780 000	641.439	816.873	—	—
Uruguay	1.774.315	1.618.912	2.114 197	2.706 271	1.000 000
AFRIQUE					
Rhodésie méridionale	(3) 3 271	12.185	15.551	25 764	—
Union de l'Afrique du Sud	5) 1.708·518	1.395.896	2 072.009	2.364.655	1.822.343
OCÉANIE					
Australie	24.629.779	12.512.554	39 701.027	35.132.809	29.192 745
Nouvelle-Zélande	1.884.642	1.241.032	1.870.355	2.875.445	2.315.360

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Ancien Royaume de Serbie, moyenne de trois années. — (3) Une année seulement. — (4) Moynne de trois années. (5) Moyenne de quatre années. — (6) Etat de Rio Grande do Sul seulement.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
EUROPE					
Allemagne (1)	21,4	16,7	16,3	20,4	14,2
Autriche (1)	13,6	9,3	9,8	11,6	10,9
Belgique	25,3	20,7	22,6	28,4	23,8
Bulgarie (1)	10,6	9,7	9,2	8,8	11,4
Danemark (1)	33,1	31,1	27,6	34,1	26,2
Espagne	9,2	8,4	9,1	9,4	8,2
Esthonie	—	9,7	—	9,3	9,8
État Serbe-Croate-Slovène (1)	(2) 10,5	—	8,1	9,4	7,6
Finlande	11,2	10,6	9,4	9,5	9,1
France (1)	13,2	10,8	12,7	16,4	12,5
Grande-Bretagne et Irlande	21,3	19,7	19,3	23,8	21,2
Grèce (1)	(3) 9,8	6,2	7,0	7,6	7,2
Hongrie (1)	12,6	—	9,6	12,3	10,6
Italie (1)	10,5	10,8	8,4	11,0	9,5
Lettonie (1)	—	—	6,7	11,5	9,2
Lithuanie (4)	—	12,0	9,2	10,7	11,4
Luxembourg	15,2	11,8	11,3	14,2	5,0
Malte	14,8	16,7	17,7	17,3	—
Norvège	16,6	17,6	16,6	16,1	17,5
Pays-Bas	23,5	22,8	25,5	31,4	22,6
Pologne (1)	—	10,0	8,5	12,0	11,1
Portugal	(3) 6,6	5,0	6,4	5,0	5,9
Roumanie (1)	12,9	10,4	8,2	8,6	9,5
Russie d'Europe (1)	7,3	—	—	—	6,4
Suède	21,3	18,1	19,4	23,2	17,7
Suisse	21,3	20,1	21,1	21,6	15,4
Tchécoslovaquie (1)	—	12,4	11,3	16,7	14,8
AMÉRIQUE					
Canada	13,3	6,8	9,7	8,7	12,0
Etats-Unis	9,9	8,7	9,2	8,6	9,4
Guatémala	—	7,9	8,8	11,7	5,4
ASIE					
Chypre	—	7,6	10,4	8,3	8,9
Corée	8,3	6,4	8,0	8,3	—
Formose	7,2	5,6	5,7	5,2	—
Inde britannique	8,1	7,9	8,5	6,5	8,7
Japon	13,5	15,3	14,7	14,3	15,1
Russie d'Asie (3)	6,0	—	—	—	5,2
AFRIQUE					
Algérie	6,7	4,9	1,8	8,4	4,0
Egypte	17,5	15,3	17,9	17,1	16,2
Maroc français	(5) 8,1	5,2	6,1	8,0	4,2
Tunisie	3,2	3,3	2,7	4,8	2,8
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	6,2	8,4	7,0	8,8	8,0
Brésil	—	—	13,6	—	—
Chili	13,5	11,2	12,4	12,2	12,5
Pérou	(3) 9,7	7,8	8,7	—	—
Uruguay	(6) 5,6	5,9	7,5	8,2	5,0
AFRIQUE					
Rhodésie méridionale	—	6,9	7,5	8,9	—
Union de l'Afrique du Sud	(6) 5,7	4,2	6,2	7,0	—
OCÉANIE					
Australie	8,1	4,8	10,8	8,9	7,2
Nouvelle-Zélande	19,6	22,0	21,0	20,1	20,2

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Ancien Royaume de Serbie ; moyenne de trois années. — (3) Une année seulement. — (4) Moyenne de trois années. — (5) Moyenne 1915 à 1918. — (6) Moyenne de quatre années.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Europe	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
Allemagne (1)	24.217.109	—	5.914.801	22.909 181	13.925.742
Autriche (1)	2) 2.352.205	582 328	1.148.505	3.288.598	1.905.229
Belgique	20.092.202	3 264.963	8.960 698	10.745.906	10 167.068
Bulgarie, (1)	9.092	4.774	102	18	66
Danemark (1)	1.112.864	5 233	153.362	311.172	497.610
Espagne	1.215.874	3.561.206	4.897.958	4.658.800	1.251.048
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	(3) 1.350	—	0	0	0
Finlande	3.065	174.103	207.067	2.705	6.621
France (1)	10.388.937	17.186 053	22 441.403	11.157.965	6.720.280
Grande-Bretagne et Irlande	52 488.168	36.294 473	55.540.975	40.884 837	489.62.782
Grèce (1)	1.853.277	1.777.112	3.074.606	2.836.331	38.35.795
Hongrie (1)	1.492.490	0	17.681	1.192	52.794
Islande	12.855	0	—	—	—
Italie (1)	15.531.366	21.047.770	21.183.700	29.073.030	26.813.020
Lettonie (1)	—		38 871	29.168	127.114
Malte	319.998	96.676	247.623	175.280	232.600
Norvège	207 830	1.400.665	1 049.797	746.320	960.553
Pays-Bas	18.206.214	3.054.976	4.878 519	5.197.541	5.414.000
Pologne	—		637	197.546	2.641
Portugal	878.656	885.721	1.179 886	—	—
Roumanie (1)	43.185	445.978	14 537	10	36
Russie (1)	1.215.094	—	—	811.505	1.983.838
Suède	1.642.753	1.092 871	2.014.209	1.559.175	1.374.573
Suisse	4.506.438	3.161.731	3.293 925	4.116 488	3.799.841
Tchécoslovaquie (1)	—	344.887	177.653	1.388.729	337.584
Amérique septentrionale					
Canada	55.363	19.468	30.075	109.114	17.249
Etats-Unis	255.876	2.152.976	9.745.620	6.337.524	6.162.440
Amérique méridionale					
Brésil	3.456.949	3.117.345	2.814.785	3.785.524	4.363.580
Paraguay	93.408	111.910	60.036		—
Pérou	553.870	744.026	529.967	594 649	—
Asie					
Inde britannique	48.686	2.057 808	10	2.184.120	2.376.05
Japon	709.943	2.579.296	1.720.836	2.952 845	5.378.637
Afrique					
Algérie	109.281	15.282	933.420	1.243.073	738.474
Egypte	24.916	7 994	983.588	426.417	12.988
Tunisie	180.064	2.457	282.875	246.401	221.738
Union de l'Afrique du Sud	932.141	205.021	1.035.707	214.699	380.745
Océanie					
Nouvelle-Zélande	4.430	363.658	518.497	83.329	1.382

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Six derniers mois. — (3) moyenne 1909 à 1912.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
Europe					
Allemagne (1)	3.318.357	—	21.037	2) 16.896	42.695
Autriche (1)	9.874	105	1.315	1.364	1.221
Belgique	5 336.183	109.419	62.569	950.958	349.559
Bulgarie, (1)	2.138.999	982	139.955	663.088	497.235
Danemark (1)	125.111	47.014	11 304	7.246	92.641
Espagne	2.789	21.322	26.415	39.460	154
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	3) 1.011.497	—	415.927	470.728	345.742
France (1)	47.603	13.738	63.344	68.032	183.992
Grande-Bretagne et Irlande	205.987	36.307	28.552	261.804	105.609
» (Réexportation)	198.314	41.009	26.020	333.491	71.443
Grèce (1)	611	3.427	3.721	26	0
Hongrie (1)	4.094.722	325	2.401	176.949	30.239
Italie (1)	5.332	64.900	182.290	19.810	19.460
Norvège	—	—	—	—	3
» (Réexportation)	3.144	0	33	0	0
Pays-Bas	14.532.305	70.332	282 518	282.708	372.770
Portugal	15	12	91	—	—
Roumanie (1)	13.362.640	101	2.377	756.903	281.092
Russie (1)	42.388.698	—	39.415	3.163	0
Suède	1.815	691	7.591	69.813	5.362
Suisse	3.775	903	363	108	236
Tchécoslovaquie (1)	—	60	9.409	1.035	4.010
Amérique septentrionale					
Canada	20.207.138	18.587.603	33.491.985	39.968.099	56.973.763
Etats-Unis	14.510.438	40.303.214	59.408.691	76.220.477	44.822.456
» (Réexportation)	16.569	25.799	45.601	201.751	14.096
Amérique méridionale					
Argentine	24.249.756	30.380.870	51.723.420	16.334.570	37.372.140
Chili	604.249	397.631	229.769	414.816	25.527
Asie					
Chine	977.838	2.692.257	5 097.107	3.139.942	695.822
Inde britannique	13.215.997	90.123	527.987	2 671.260	1.074.320
Perse	4) 244 386	74.889	9.056	70.456	—
Afrique					
Algérie	1.422 808	2.318.511	39.137	1.428.741	438.142
Egypte	16.632	40	99	152.276	4.902
Maroc français	137.801	139.895	29	366 066	245.767
Tunisie	239.468	863.636	48.106	587.898	154.233
Océanie					
Australie	11.429.726	22.112 694	13.120.186	27.779.065	18.646.267
Nouvelle-Zélande	246.882	442	206	129	330.082

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Mai-décembre. — (3) Moyenne 1909 à 1912. — (4) Moyenne 1909 et 1910.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Europe	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
Allemagne (1)	152.861	—	560.818	315.235	227.181
Autriche (1)	51.103	(2) 691.103	2.228.753	1.133.076	1.670.406
Belgique	27.886	64.413	222.939	22.896	92.065
Bulgarie, (1)	5.075	232.526	52	3	5
Danemark (1)	518.201	172.580	117.748	276.266	471.800
Espagne	723	67.336	138.746	193.031	206
État Serbe-Croate-Slovène (1)	(3) 1.050	—	0	0	0
France (1)	103.879	4.646.520	1.197.178	30.528	25.976
Grande-Bretagne et Irlande	5.409.985	8.997.578	6.080.867	8.047.573	6.848.628
Grèce (1)	13.083	492.809	379.194	182.207	345.823
Hongrie (1)	86.941	0	141.245	215	122
Italie (1)	18.001	3.589.019	402.901	28.328	3.610
Norvège	543.391	442.564	367.607	290.799	376.517
Pays-Bas	1.927.636	1.363.927	448.192	890.463	933.460
Roumanie (1)	56	1.445.649	2.253	(3)	1
Russie	—	(4) 312	(4) 922	(4) 713.289	4) 2.026.754
Suède	72.932	12.503	137.312	262.752	164.478
Tchécoslovaquie (1)	—	1.405.621	1.595.608	2.775.982	2.074.643
Turquie (1)	5) 1.710.069	64.715	(6) 583.360	6) 2.499.236	—
Amérique septentrionale					
Canada	43.555	8.400	22.725	35.727	44.088
États-Unis	117.953	14.779	711.941	858.771	617.070
Amérique méridionale					
Argentine	—	—	—	—	—
Afrique					
Egypte	1.596.824	218.809	1.331.230	1.975.950	1.087.001
Zanzibar	—	—	—	17.792	18.763
Océanie					
Australie	1.251	877	822	283	387

Farine de froment. — EXPORTATION.

Europe					
Allemagne (1)	1.765.198	—	164.471	(7) 148.243	170.131
Autriche (1)	171.846	20	132	439	24.002
Belgique	609.856	87.952	19.823	110.561	228.562
Bulgarie, (1)	435.381	2.561	30.292	159.589	108.537
Danemark	12.436	66.523	12.895	5.812	12.713
Espagne	10.883	182.068	123.215	99.284	44.266
État Serbe-Croate-Slovène (1)	(3) 72.459	—	272.675	189.016	299.889
France (1)	267.531	233.331	185.550	273.105	425.603
Grande-Bretagne et Irlande	742.752	100.909	115.664	791.619	1.056.950
Grèce (1)	—	8.113	64.278	8.640	963
Hongrie (1)	6.716.642	1.586	13.202	998.383	1.150.471
Italie	642.679	133.322	179.531	51.074	197.300
Norvège	522	3	0	1.887	1.072
Pays-Bas	197.082	1.065	11.277	505.195	417.750
Roumanie	777.894	67	8.112	194.223	232.318
Russie	1.188.152	—	3.233	5.389	2.457
Suède	2.706	11.366	389	5.982	194.528
Tchécoslovaquie (1)	—	5.647	48.057	1.119	241.705
Turquie (1)	(5) 14.126	24.108	(6) 1.259	(6) 34	—
Amérique septentrionale					
Canada	3.284.068	8.947.630	4.205.192	6.470.434	8.432.300
États-Unis	9.284.117	23.515.002	17.651.195	14.936.588	13.357.495
Amérique méridionale					
Argentine	—	2.502.840	1.749.910	470.310	923.850
Afrique					
Egypte	33.474	135	1	44.264	2.809
Océanie					
Australie	1.516.001	5.872.202	2.798.878	2.752.440	3.158.775

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Six derniers mois. — (3) Moyenne 1909 à 1912. — (4) Y compris la farine d'autres céréales. — Moyenne 1909, 1910, 1911 et 1913. — (6) Commerce par le port de Constantinople. — (7) Mai-décembre.

Tige, épi et grain de seigle.

CHAPITRE II. — LE SEIGLE.

§ 1. — *Caractères physiques.*

Le Seigle ou *Secale cereale* a le grain plus allongé que le froment, il va du gris-verdâtre au brunâtre et est souvent mêlé de vescerons ou graines noires étrangères. Lorsqu'il a l'apparence noirâtre (Canada et Russie), l'intérieur n'en est pas moins aussi blanc que les autres espèces, car seul le péricarpe est noir.

§ 2. — *Composition chimique.*

La composition chimique moyenne du seigle est la suivante:

Eau	13,37 %
Matières azotées	10,81 »
Matières grasses	1,77 »
Matières hydro-carbonées . . .	70,21 »
Matières minérales	2,06 »
Fibres cellulaires	1,78 »
	100,—

§ 3. — *Poids naturel.*

Le poids naturel d'un bon seigle varie entre 72 et 74 kilogrammes par hectolitre; un seigle moyen ne devrait pas peser moins de 68/69 kg, tandis qu'un seigle inférieur ne dépassera parfois pas 65 kg par hectolitre.

§ 4. — *Ennemis.*

Comme nous l'avons vu, le seigle est sujet à une altération spéciale due à un champignon parasitaire qui se développe aux dépens du périsperme et qui, dépassant les glumes, se recourbe comme l'argot du coq, ce qui lui a valu le nom de seigle ergoté.

Cette végétation est désignée par les botanistes sous le nom de *Claviceps purpurea*.

Il est nécessaire de l'enlever au moyen de cribles, qui laissent passer les grains, car l'ergot de seigle contient un principe

vénéneux, l'ergotine, et son introduction dans l'organisme, en quantité notable, pourrait occasionner de graves désordres.

L'ergot, ainsi recueilli, est un produit pharmaceutique servant à arrêter l'hémorragie.

§ 5. — *Usages.*

Le seigle est employé, en distillerie, à la fabrication des alcools; mais il a perdu de son importance depuis que le maïs et le froment l'ont partiellement supplanté dans cette industrie; en boulangerie, mêlée à la farine de froment, la farine de seigle donne au pain une couleur gris-brun; ce pain est connu sous le nom de pain de seigle.

Autrefois, la consommation du pain de seigle était générale dans le pays flamand; aujourd'hui, elle a diminué énormément, à cause de la forte production des farines de froment. Le seigle forme encore une base importante de la nourriture des populations de l'Allemagne, de la Suède et de la Russie.

On en emploie la farine dans la confection des pains d'épice.

§ 6. — *Provenances.*

A. — EUROPE.

Le seigle est originaire de l'Europe centrale et méridionale; il s'est rapidement acclimaté dans tous les pays d'Europe, mais plus particulièrement en Russie et au Danube. Voici, au demeurant, les principales provenances et qualités traitées.

1. **Seigle indigène.** — Le seigle de Belgique est de bonne qualité, mais sa culture n'est pas très étendue.

2. **Seigle de France.** — Bon seigle, cultivé surtout en Calvados, en Bretagne et en Champagne.

3. **Seigle de Hollande,** dont le meilleur est le seigle de Frise, puis les qualités d'Overyssel, Zélande et Gueldre.

4. **Seigle d'Allemagne,** exporté par les ports de la Baltique, Dantzig, Stettin, Königsberg ; seigle tendre vendu sous les noms de Mecklembourg, Königsberg, Stettin, etc. Il est inférieur pour la panification, parce qu'il n'est pas assez sec.

5. **Seigle de Russie**, s'exportait au nord par Archangel, Saint-Pétersbourg, Reval, Pernau, Riga, Windau et Libau; dur et desséché, il convient moins à la panification qu'à la distillerie.

Il était exporté au sud par tous les ports sur les Mers Noire et Azoff, et se traitait sous les noms de seigle Bessarabie, Odessa, Nicolaieff, Sebastopol, Azoff, Kertch, Taganrog, Novorossisk. Il est, en général, de bonne qualité, mais souvent rempli de corps étrangers; il sert surtout en distillerie, mais convient cependant parfaitement pour la panification.

6. **Seigle de Danube** ou de Roumanie, exporté par les divers ports du Danube, traité comme Danube ordinaire et seigle Sainte-Hélène. Le seigle de cette provenance est de bonne qualité et s'emploie surtout en panification.

7. **Seigle de Bulgarie**. — Comprend les seigles Varna et Bourgas, ordinairement chargés de boules noires et de vesces.

8. **Seigle de Turquie**, provenait autrefois de Salonique et de Dédéagatch; de belle qualité comme grain, mais peu soigné et déprécié par suite de la présence de pierres, terre et autres corps étrangers.

B. — AMERIQUE.

1. **Seigle du Chili**. — Seigle de première qualité dont l'importation commence à se faire plus régulière.

2. **Seigle du Canada**, de bonne qualité. Les grades officiels sont: Rye (seigle) I, II et III et Canada Western I et II.

3. **Seigle des Etats-Unis**. — Comprend les seigles Western et State, qui sont de qualité supérieure, mais contiennent parfois de l'ail qui les déprécie.

Il n'existe pas encore de standards officiels des Etats-Unis pour le seigle, comme il en a été établi récemment pour le froment, l'avoine et le maïs. Néanmoins la standardisation du seigle ne tardera pas à être réalisée également.

§ 7. — *Superficie, Production, Rendement et Commerce du Seigle.*

Nous fournissons ci-après les statistiques de ce produit.

Seigle. — Superficie.

Les années mentionnées pour la superficie correspondent aux années au cours desquelles s'est effectuée la récolte.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	hectares	hectares	hectares	hectares	hectares
EUROPE					
Allemagne (1)	6.227.104	4.352.669	4.285.119	4.265.037	4.142.581
Autriche (1)	2.031.205	290.036	288.986	306.900	337.389
Belgique	262.251	211.805	211.806	226.317	215.013
Bulgarie (1)	211.522	184.247	187.617	188.553	178.915
Danemark (1)	263.919	235.996	226.612	226.136	221.285
Espagne	804 350	731.574	728.158	722.654	711.119
Esthonie (1)	—	132 345	141.890	142.723	158.743
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	(2) 50.023	—	198.064	186.669	201.728
Finlande	238.393	243 840	243.840	245.059	234 000
France (1)	1.198.094	813.222	869.170	901 080	888.460
Grande-Bretagne	21.677	45.459	41.441	34.398	36.945
Irlande	3.210	2 113	2.258	2.307	2.812
Grèce (1)	(3) 5.276	33.194	29 648	(4) 90.000	(4) 80.000
Hongrie (1)	1.112.306	—	597.042	542.682	542.324
Italie (1)	122.634	110.600	114.300	116.200	129.300
Lettonie (1)	—	—	196.696	226.836	236.292
Luxembourg	—	450.000	496.740	505.250	554.000
Lithuanie (4)	10.445	7.996	7.863	8.662	8.650
Norvège	15.055	14.836	14.706	14.715	12 026
Pays-Bas	225.519	201.107	199.270	202.072	198.657
Pologne (1)	—	2.648.345	2.928.181	3.587.964	4 542.531
Portugal	(2) 298.253	314.271	215.238	231.877	268 961
Roumanie (1)	128.010	303.015	315.603	326.576	266.523
Russie d'Europe (1)	28.482.493	—	16.220.956	5)17.498.572	18.000.904
Suède	395.296	372.370	369.735	369.735	352.834
Suisse	24 270	22 000	21.100	20.000	22 300
Tchécoslovaquie (1)	—	732 970	899.842	882.461	879.705
Turquie d'Europe	(3) 113.949	—	—	—	—
AMÉRIQUE					
Canada	47 200	304.757	262.902	745.622	852.000
Etats-Unis	905.049	3.107 617	1.784.278	1.832 436	2.513.125
ASIE					
Russie d'Asie	1.338.950	—	880.779	—	667.845
Sakhaline japonaise	(2) 26	11	9	—	—
Turquie d'Asie	(3) 210.857	—	—	—	—
AFRIQUE					
Algérie	1 132	135	125	(4) 145	150
Hémisphère méridional	1909 10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	34.308	83.100	88.400	97.820	86.965
Brésil	—	—	—	—	—
Chili	2.050	1.509	1.808	1.282	1.304
Uruguay	(6) 82	21	11	12	20
AFRIQUE					
Union de l'Afrique du Sud	(3) 43.816	17.162	53.678	—	—
OCÉANIE					
Australie	3.579	1.432	2 244	1.598	—
Nouvelle-Zélande	(2) 1.942	—	358	499	—

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Moyenne de trois années. — (3) Une année seulement. — (4) Y compris le méteil. — (5) Russie d'Europe et Russie d'Asie. — (6) Moyenne de quatre années.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	
Hémisphère septentrional	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
EUROPE					
Allemagne (1)	113.092.748	60.361.426	49.343.601	67.986.380	52.339.450
Autriche (1)	27.995.895	2.295.036	2.565 012	3 343 107	3.451.799
Belgique	5.803.381	3.684.377	4.615.028	5.403.574	4.669.847
Bulgarie (1)	2.105.877	1.559.790	1.594.547	1.548.290	1.893.201
Danemark (1)	4.419.063	3.786.648	3.363.586	3.099.978	3.628.225
Espagne	7.019.821	5.917.571	7.069.126	7 142.286	6.668.307
Esthonie (1)	—	1.284.715	1.565.872	1.500.812	1.472.573
État Serbe-Croate-Slovène (1)	2) 409.753	—	1.547.207	1.477.255	1.128.506
Finlande	2.661 551	2.668.500	2.330.000	2.638.000	1.975.000
France (1)	12.452.930	7.767.000	8.761.390	11.276.110	9.757.100
Grande-Bretagne	—	—	—	—	—
Irlande	60.742	36.221	34.450	35.903	45.539
Grèce (1)	3) 55.565	285.183	262.780	4) 800.500	600.000
Hongrie (1)	12.967.763	—	5.143.169	5.879.867	5.446.684
Italie (1)	1.353.540	1.161.000	1.153.000	1.431.000	1.413.000
Lettonie (1)	—	—	1.191.164	2.490.944	1.738.806
Lithuanie (4)	—	4.387.500	4.239.000	5.346.200	6 159.500
Luxembourg	165.378	93.371	85.862	111.897	—
Norvège	247.186	249.583	246.462	264.842	218.928
Pays-Bas	4.076.002	3.629 631	3.618.442	4.500.388	3.366 298
Pologne (1)	—	26.174.502	18.710.549	42 562.036	50.135.340
Portugal	5) 979.089	979.515	1.309.120	1.159.386	1.344.845
Roumanie (1)	1.188.441	2.551.814	2.399.221	2.305.748	2.338.447
Russie d'Europe	225.875 703	—	—	—	120.244.321
Suède	6.121.776	5.742.550	5.698.500	6.746.160	5.760.510
Suisse	471.200	444.000	412.000	396.000	430.000
Tchécoslovaquie (1)	—	8.314.846	8.367.556	13.649.385	12.979.355
Turquie d'Europe	3) 1.836.690	—	—	—	—
AMÉRIQUE					
Canada	531.980	2.592.782	2.871.939	5.449.851	8.223.167
Etats-Unis	9.168.085	19.302.785	15.365.065	15.666.067	24.257.193
ASIE					
Russie d'Asie	8.300 284	—	—	—	4 225.176
Sakhaline japonaise	2) 311	273	20	—	—
Turquie d'Asie	3) 2.932.561	—	—	—	—
AFRIQUE					
Algérie	9.550	1.341	1.000	1.250	900
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	6) 355 325	220.400	202 570	429.780	545.470
Brésil	—	—	196.051	177.110	—
Chili	29.313	13.420	18.693	14.437	16 015
Uruguay	6) 532	89	67	102	70
AFRIQUE					
Union de l'Afrique du Sud	3) 154.466	151.454	200.164	—	—
OCÉANIE					
Australie	28.865	8.838	20.493	12.798	—
Nouvelle-Zélande	6) 24.466	—	3.738	7.658	—

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée* — (2) Moyenne de trois années. — (3) Une année seulement. — (4) Y compris le méteil. — (5) Moyenne 1916 à 18. — (6) Moyenne de quatre années.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
EUROPE					
Allemagne (1)	18,2	13,9	11,5	15,9	12,
Autriche (1)	13,8	7,9	8,9	10,9	10,2
Belgique	22,1	17,4	21,8	23,9	21,7
Bulgarie (1)	9,9	8,5	8,5	8,2	10,6
Danemark (1)	16,8	16,0	14,8	13,7	16,4
Espagne	8,7	8,1	9,7	9,9	9,4
Esthonie (1)	—	9,7	11,0	10,5	9,3
État Serbe-Croate-Slovène (1)	(2) 8,2	—	7,8	7,9	5,6
Finlande	11,2	10,9	9,6	10,8	8,4
France (1)	10,4	9,6	10,1	12,5	11,0
Grande-Bretagne	—	—	—	—	—
Irlande	18,9	17,1	15,3	15,6	16,2
Grèce (1)	(3) 10,5	8,6	8,9	(4) 8,9	(4) 7,5
Hongrie (1)	11,7	—	8,6	10,8	10,0
Italie (1)	11,0	10,5	10,1	12,3	10,9
Lithuanie (4)	—	—	6,1	11,0	7,4
Lettonie	—	9.7	8,5	10,6	11,1
Luxembourg	15,8	11,7	10,9	12,9	—
Norvège	16,4	16,8	16 8	18,0	18,2
Pays-Bas	18,1	18,0	18,2	22,3	16.9
Pologne (1)	—	9,9	6,4	11.9	11.0
Portugal	—	3,1	6,1	5,0	5,0
Roumanie (1)	9,2	8,4	7,6	7,1	8,8
Russie d'Europe (1)	7,9	—	—	—	6,7
Suède	15,5	15,4	15,4	18,2	16,3
Suisse	19,4	20,2	19,5	19,8	19,3
Tchécoslovaquie (1)	—	11,3	9,3	15,5	14,8
Turquie d'Europe	(3) 16,1	—	—	—	—
AMÉRIQUE					
Canada	11,2	8,5	10,9	7,3	9 7
États-Unis	10,1	6,2	8,6	8,5	9,7
ASIE					
Russie d'Asie	6,2	—	—	—	,3
Sakhaline japonaise	(2) 12,2	24,8	2,2	—	—
Turquie d'Asie	(3) 13,9	—	—	—	—
AFRIQUE					
Algérie	8,8	9,9	8,0	8,6	6,0
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	(5) 8,3	2.7	2,4	4.4	6,3
Brésil	—	—	—	—	—
Chili	14,0	8,9	10,3	11,3	12 3
Uruguay	(5) 6,7	4,2	6,1	8,5	3 5
AFRIQUE					
Union de l'Afrique du Sud	(3) 3,5	2,6	3.7	—	—
OCÉANIE					
Australie	8,0	6,0	9,1	8.0	—
Nouvelle-Zélande	13,1	—	10,4	15,3	—

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Moyenne de trois années. — (3) Une année seulement. — (4) Y compris le méteil. — (5) Moyenne de quatre années.

Seigle. — Importation.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
Europe					
Allemagne (1)	3.893.220	—	4 041.258	3.759.043	5 395.928
Autriche (1)	2) 384.213	160 235	541.219	451.764	536.289
Belgique	1.302.070	437.924	1.040.590	134.887	69.112
Bulgarie, (1)	473	3	8	51	18
Danemark (1)	1.790.965	100.335	22.748	109.455	1.085.725
Esthonie	—	—	0	24 759	110.312
Finlande	634.047	1.038.220	638.154	513.760	1.005.606
France (1)	527.424	145.763	4.153.078	420.261	4.236
Grande-Bretagne et Irlande	411.367	474.078	529.411	438.949	238.739
Grèce (1)	—	294	168	1.938	7
Hongrie (1)	5.270	0	0	369	1.832
Islande	9.287	0	—	—	—
Italie (1)	120.852	33.990	607.230	716 430	26 550
Lettonie (1)	—	—	15.709	83.587	135.135
Norvège	1.975.353	1.183.212	1.690.676	1.160.130	1.580.491
Pays-Bas	5.784.117	416.318	134.078	445.210	531.610
Pologne	—	—	130.066	256.501	9.802
Portugal	48.605	2.943	183	—	—
Roumanie (1)	9.536	25.546	521	0	367
Russie (1)	1.210.042	3	—	582·529	1.874.416
Suède	797.272	14	185	129.043	101.315
Suisse	189.770	414.617	38.990	107	10 302
Tchécoslovaquie (1)	—	1.600.302	248.219	745.606	97.021

Seigle. — Exportation.

Europe					
Allemagne (1)	7.940.578	—	12.848	3) 6.985	19.980
Autriche (1)	1 013	4	179	410	972
Belgique	205.908	352	16.273	56.387	41.013
Bulgarie (1)	483.476	0	4.199	84.824	27.540
Danemark (1)	2.140	52.500	47.272	8.895	669
Espagne	9.316	630	552	576	330
Esthonie	—	—	0	51.451	23.209
État Serbe-Croate-Slovène (1)	4) 57.801	—	4.565	15.799	10.697
France (1)	6.888	1.751	1.409	134.496	237.289
Grande-Bretagne et Irlande	1 692	761	41.834	146.601	71.717
» (Réexportation)	1 180	56.465	3.462	4.348	13 357
Hongrie (1)	2.757.515	393	0	5.438	7.043
Pays-Bas	3.266.014	122.662	530.350	319.631	196.710
Roumanie (1)	903.477	0	396.341	558.658	267.870
Russie (1)	6.551.457	—	—	0	32.433
Suède	1.221	7.146	151.837	661.825	41.107
Amérique septentrionale					
Canada	26.729	447.394	761.608	969.088	2.509.464
Etats-Unis	145.345	8.356.463	14.496.723	7.572.475	12.004.582
Amérique méridionale					
Argentine	69.419	50.980	127.070	169.830	257.400

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Six derniers mois. — (3) Mai à décembre. — (4) Moyenne 1909 à 1913.

Tige, épi et grain d'orge.

CHAPITRE III. — L'ORGE.

§ 1. *Caractères physiques.*

L'orge, ou *Hordeum* des botanistes, est une céréale qui, dans le grand commerce, se présente généralement encore revêtue de sa « bale ». Celle-ci, dans certaines espèces, s'enlève assez facilement pour donner l'orge « nue ». L'aspect extérieur de l'orge ressemble assez bien au grain de froment, mais tandis que ce dernier ne présente qu'un sillon, le premier en présente deux, et notamment le sillon antérieur ou ventral et le sillon postérieur ou dorsal.

Généralement blanche, l'orge se présente parfois sous l'aspect noir, couleur qui provient uniquement du péricarpe, car l'intérieur du grain en est aussi blanc que dans les autres orges. Cette particularité se présente surtout en Russie et en Asie Mineure.

Aspect de la cassure. — Les grains à cassure blanche, farineuse et tendre sont préférables, pour la brasserie, aux grains dont la cassure présente un aspect vitreux ou intermédiaire. La proportion du péricarpe ou de l'enveloppe joue également un rôle assez considérable dans l'évaluation des orges : moins le grain aura d'enveloppe, plus il contiendra de matières utiles et plus il vaudra.

§ 2. — *L'Orge en Chimie.*

Il est à remarquer, au point de vue de la composition chimique, que plus une orge est riche en hydrates de carbone (amidon, etc.) et pauvre en matières azotées ou en protéines, plus elle a de valeur pour la brasserie. Les orges trop riches en matières azotées ne peuvent être utilisées que comme orges fourragères.

1. Composition chimique. — Voici la composition moyenne, d'après un grand nombre d'analyses :

Eau	14,15 %
Matières azotées	9,66 »
» grasses	1,93 »
» hydro-carbonées . . .	66,99 »
» minérales	2,32 »
Cellulose	4,95 »
	100,— %

2. Diastase. — Pour qu'une orge à brasser soit parfaite, il faut qu'elle remplisse les trois conditions suivantes :

1° que le germe soit sain ;

2° que le grain contienne suffisamment d'amidon ;

3° que la diastase ne laisse rien à désirer.

A l'examen attentif de la marchandise, on peut reconnaître si le grain répond aux deux premières conditions, mais jusqu'à ce jour, la science est impuissante à juger si, sous le rapport de la diastase, l'orge répond pleinement aux qualités requises.

La diastase spéciale de l'amidon, l'*amylase* est un ferment qui se produit dans le grain en germination et qui, par des dédoublements successifs, convertit l'amidon en sucre *maltose*. Celui-ci, quand l'opération dure assez longtemps et grâce à l'intervention d'une autre diastase, qu'on a appelée *maltase*, se convertit définitivement et totalement en sucre *glucose*. C'est le résultat final de cette opération physiologique qu'il est impossible de déterminer d'avance ; seule l'expérience pratique peut conclure à cet égard.

Bien qu'il soit possible de déterminer la *quotité* de la diastase contenue dans le grain germé, on ne peut cependant toujours prévoir avec certitude le rendement de l'orge dans l'industrie. Il est, en effet, prouvé que certaines orges à diastase abondante ne transforment pas complètement en sucre l'amidon qu'elles contiennent. Par contre, il est des grains dont la diastase, rela-

tivement peu abondante, fait preuve d'une très grande énergie et saccharifie à peu près tout l'amidon y contenu. A ce point de vue, les orges du Canada sont particulièrement avantageuses.

Si l'on ne peut, sans s'exposer à commettre de graves erreurs, taxer à la vue le rendement probable d'une orge à brasser, il est cependant possible d'avoir une idée approximative de sa valeur industrielle en déterminant son pouvoir germinateur. Dans ce but, l'on se sert du *germoir*, appareil composé d'un plat en terre cuite, garni de cent alvéoles, posé sur une assiette remplie d'eau, le tout couvert d'une cloche en verre.

L'humidité qui s'infiltre par les pores de la terre cuite provoque la germination du grain au bout de 24-48 heures environ, suivant la provenance du grain et de la température de l'endroit où s'opère la germination. Ce temps d'essai écoulé, on enlève la cloche, on compte le nombre des grains germés et on examine la qualité de la germination. Si, suivant les qualités et provenances, 98,95,92 grains sur cent ont bien germé, on en conclut que la marchandise a de grandes chances de donner un rendement favorable dans l'industrie. Nous ne pouvons, *a priori*, fixer le pourcentage des grains qui devraient germer; cette proportion varie suivant les qualités, les provenances, les récoltes, etc.

Mais nous répétons qu'il est impossible de déterminer les qualités de la diastase avec certitude et que cette expérience ne peut donner qu'une indication, sujette d'ailleurs à être démentie par la pratique.

§ 3. — *L'orge en Botanique.*

Les espèces les plus répandues sont :

Hordeum distichon (two rowed) ou orge chevalière *(zomergerst)*, ne présentant pas d'arêtes.

Hordeum tetrastichon (four rowed) ou épi carré.

Hordeum hexastichon (six rowed) ou orge à six rangs irréguliers, dont 4 rangs plus saillants. C'est l'orge escourgeon *(wintergerst)*.

§ 4. — *Poids naturel.*

Le poids naturel peut varier considérablement, suivant que le grain est utilisé en malterie ou qu'il sert à l'alimentation de l'homme ou du bétail. Dans le premier cas, les meilleures qualités peuvent atteindre jusque 70/72 kilogrammes par hectolitre; dans le second cas, les qualités tout à fait inférieures n'atteindront parfois pas même 54 kilogrammes.

§ 5. — *Faculté germinative.*

La valeur des orges de brasserie se mesure encore à leur énergie germinative et à la régularité de leur germination, car ces propriétés les rendent aptes à la préparation d'un malt à grand pouvoir de saccharification.

§ 6. — *Usages.*

Les usages sont d'ordre divers: l'orge mondé, c'est-à-dire dépouillé de ses parties inutiles, et l'orge perlé, c'est-à-dire entièrement dépouillé de son enveloppe et arrondi par la meule, servent à l'alimentation humaine et plus spécialement dans la préparation des potages et en pâtisserie, où on les mélange au bouillon, au lait ou à l'eau et au beurre.

L'orge en bale, de qualité supérieure, sert principalement en distillerie et en brasserie, par suite de ses propriétés germinatives.

La connaissance de la qualité est certainement plus difficile pour l'orge à brasser que pour n'importe quelle autre céréale et un mauvais achat peut occasionner aisément une perte considérable.

Une orge peut convenir pour la brasserie quand :

1° elle germe bien, c'est-à-dire à raison d'un minimum de

98 % pour une orge supérieure,
95 » pour une orge moyenne,
92 » pour une orge médiocre;

2° elle ne contient pas :

a) des grains avariés ou malsains,
b) des grains dont les pointes sont brunes,
c) des grains décortiqués,
d) de folles avoines.

De plus, les malteurs accordent la préférence aux orges de couleur blanche, la revente de leur malt en étant rendue plus facile.

L'orge impropre à la germination peut servir à l'alimentation du bétail, soit à l'état naturel, soit concassée ou moulue. La farine d'orge se rapproche beaucoup de la farine de seigle.

Le défaut de gluten rend sa panification difficile, car la pâte ne peut presque pas lever. La saveur et l'odeur du pain d'orge sont loin d'être aussi agréables que celles du pain de froment. On fait avec la farine d'orge, mélangée dans la proportion des deux tiers ou des trois quarts avec de la farine de froment, un pain plus économique que celui qui serait composé tout entier de farine de blé. Dans le sud de l'Europe et le nord de l'Afrique, l'orge est la base de la nourriture des chevaux.

Les grains emmagasinés subissent souvent l'attaque de divers champignons microscopiques appartenant au genre *Fusarium*. Ceux-ci, en se développant, font apparaître sur les grains une mousse blanche qui passe bientôt au jaune, avec taches roses; de là le nom de « pourriture rose », donnée à la maladie qu'il est très important de combattre en brasserie.

§ 7. — *Provenances.*

A. — EUROPE.

1. Belgique. — La récolte des orges belges, qui comportent deux qualités distinctes, se fait en septembre. Dénommées escourgeons, elles sont de qualité très bonne et très appréciée. C'est le grain préféré par la brasserie belge.

2. France. — La France a de très belles orges de toutes les catégories, récoltées en juillet et en août. Nous recevons

surtout en Belgique les Vendée, Saint-Malo, Champagne, Beauce, etc. L'exportation vers la Belgique est très importante certaines années.

3. **Espagne.** — La première récolte d'orge à brasser de l'année se fait en Espagne. Elle a lieu déjà en mai, à peu près en même temps que celle des orges de Smyrne.

4. **La Grande-Bretagne** a de très belles orges, dont elle fait la récolte au mois de septembre. Comme elle n'en exporte cependant guère en Belgique et consomme presque tout elle-même, il n'y a pas lieu d'en tenir compte.

5. **Hollande.** — La récolte s'y fait en septembre et octobre. Les escourgeons de Groningue sont très appréciés en Belgique par la brasserie. La structure de leur grain est, à peu de chose près, identique à celle des orges belges, mais la valeur en est supérieure parce que le rendement en est plus élevé.

6. **Le Danemark** produit de très belles orges certaines années; elles sont du genre « Moldavie », mais valent mieux que ces dernières. Le grain est très estimé, parce qu'il est ridé comme les orges Hongrie; certains brasseurs prétendent, en effet, que cette condition a une grande importance. Par suite de leur prix élevé, les quantités traitées sont cependant très minimes.

7. **Allemagne.** — La récolte se fait en septembre, mais ces orges ne sont guère exportées, parce qu'elles sont entièrement absorbées par la consommation intérieure.

8. **Autriche et Hongrie.** — Ces orges, de la forme des Moldavie, sont les plus belles qui se cultivent; elles proviennent surtout de la Moravie. La récolte en a lieu au mois de juillet. La Belgique les emploie pour faire des bières tout à fait supérieures, ne servant généralement que de bières de mélange.

9. **Russie.** — Les orges russes peuvent être subdivisées en deux catégories distinctes, comprenant, la première, celles du nord de la Russie, la seconde, celles du sud.

A. Les orges du nord de la Russie sont récoltées en août/septembre ; on les dessèche d'ordinaire plus ou moins pour en faciliter la conservation et l'expédition. Elles sont surtout employées pour la distillerie, quoiqu'elles puissent convenir pour la brasserie. Le poids hectolitrique varie entre 60 et 64 kilogrammes. La majeure partie de l'exportation se faisait par les ports de Saint-Pétersbourg, Riga, Reval, Libau et Pernau.

B. Les orges du sud de la Russie peuvent être récoltées, suivant la loi, à partir du 13 juillet de chaque année. Elles comprennent les qualités les plus diverses : orges à fourrages, orges à brasser et à distiller. Les premières pèsent de 57 à 62 kilogrammes, les autres, de 63 à 67 kg. par hectolitre.

Elles conviennent très bien pour la brasserie et ressemblent aux orges à brasser du Danube, mais leur rendement étant inférieur, la valeur en est toujours moindre ; de plus, le grand défaut des orges russes, défaut auquel on n'a pu encore remédier, est la folle avoine, que les meilleurs appareils de nettoyage ne sont pas parvenus à extraire jusqu'à présent.

Les orges du sud de la Russie s'exportent par les ports compris entre Odessa et Novorossisk, en passant par Nicolaieff, Kherson, Spadowsk, Eupatoria, Sébastopol, Théodosie, Kertsch, Ghenitschik, Berdiansk, Marioupol, Taganrog, Rostoff s/Don, Azoff s/Don, Yeisk, Anapa, Achtari, Temriuk.

10. Roumanie. — La récolte commence au début de juillet, environ une semaine avant celle de la Russie. Mentionnons spécialement la Moldavie, qui ne donne que de belles orges, dont certaine qualité, appelée Orzoica, est des plus appréciée par les brasseurs, surtout allemands, qui l'utilisent dans la fabrication du « Munich ». L'orge supérieure de la Moldavie est une des plus belles et des plus riches, comme rendement, après celles de la Moravie.

La province qui donne le plus d'orges à fourrages est la Dobroudja, dont le port d'exportation est Kustendje (Constanza).

Toutes les orges de ce pays, qu'elles soient maigres ou grosses, peuvent en général convenir à la brasserie, des mai-

sons pour le nettoyage et le triage étant établies dans tous les centres d'importation.

Sous le rapport du poids naturel, les orges roumaines sont équivalentes aux orges russes.

Les principaux ports d'embarquement de la Roumanie sont Braïla, Galatz, Sulina et Kustendje.

11. Bulgarie. — Ensuite viennent les orges de Bulgarie, qui ont la forme des escourgeons et dont la récolte se fait toujours plus tard que celle des orges roumaines, soit à la fin d'août ou au commencement de septembre.

L'exportation se fait par quatre ports. Le plus important est *Varna*. Les orges qui portent cette dénomination sont reconnues comme très bonnes et se vendent exclusivement pour la brasserie. Les rendements qu'elles donnent dans cette industrie sont supérieurs à ceux de la plupart des provenances balkaniques; aussi les paie-t-on généralement plus cher que les qualités Danube qui en approchent le plus, exception faite des orges de Bourgas.

Le port de *Bourgas* exporte des orges encore meilleures.

Les deux autres ports, Baltchik et Cavarna, sont d'importance secondaire.

Baltchik exporte des orges inférieures qui ne conviennent que comme fourrage, à cause de l'énorme proportion de folles avoines y contenues.

Cavarna exporte fort peu; la qualité est légèrement supérieure à celle de Baltchik.

12. Yougoslavie. — Ce pays mérite une mention spéciale, car le gouvernement a fait de grands sacrifices pour améliorer ses récoltes et il faut reconnaître qu'il y a réussi.

Ce pays produit de fort beaux grains d'orge, tous de la forme escourgeon et d'un rendement tout aussi élevé que les Varna; ils ne se vendent plus que pour la brasserie, qui en paie de grands prix. L'exportation de la Yougoslavie se fait sur une grande échelle, par le Danube pour les marchandises venant du rayon de Semendria, et par Salonique pour les provinces

méridionales. Cela dépend, au demeurant, des tarifs des chemins de fer.

13. Turquie. — Ces quatre pays : Russie, Roumanie, Bulgarie et Yougoslavie sont normalement les fournisseurs les plus importants de la brasserie belge ; par contre, les brasseries allemande et anglaise, dont les produits sont reconnus comme notablement supérieurs aux nôtres, exigent aussi des matières premières de qualité meilleure ; elles ont donc recours aux orges de la Turquie qui produisent des bières plus fortes. Avant la guerre, on subdivisait les grains de cette provenance en deux catégories : les orges de la Turquie d'Europe et celles de la Turquie d'Asie.

Les orges de la Turquie d'Europe comprenaient d'abord celles dites de Salonique. Déjà avant la guerre, ce port n'exportait plus de grandes quantités vers la Belgique, l'Angleterre payant régulièrement de meilleurs prix.

Le grain est de la forme escourgeon, variant entre le grain de Yougoslavie et le grain de Smyrne. Pendant plusieurs années, ces orges avaient été complètement délaissées par la brasserie et la malterie, les exportateurs de Salonique ayant eu la mauvaise idée de mélanger leurs orges avec des grains surannés.

Ils avaient cependant dû reconnaître eux-mêmes qu'ils se faisaient un tort immense et avaient changé de système. Le seul reproche qu'on pouvait encore faire, c'est que leurs orges contenaient trop d'impuretés.

Les *Rodosto* sont comme grains presque identiques aux Smyrne et se vendaient à la même parité ; généralement, leur grain est assez tendre, ce qui est leur grand avantage sur les *Panderma*, *Marmara*, *Carabigha*, etc., tous de la même famille et qu'on ne peut reconnaître les unes des autres qu'après de nombreuses années d'expérience.

B. — ASIE.

1. Turquie. — La Turquie d'Asie fournit diverses orges dont nous devons mentionner plus particulièrement les orges Smyrne, Anatolie, Hamah, Mersine, Selefkia, Syrie et Caiffa.

Les orges *Smyrne* sont les premières « nouvelles orges » à germer, si l'on excepte l'Espagne qui n'offre que peu d'importance. L'exportation en commence au début du mois de juillet. Jadis, on traitait beaucoup ces grains pour la Belgique, mais d'année en année la consommation en diminue, parce que les prix sont trop élevés pour notre pays et que les brasseurs ou malteurs utilisent, au début de la saison, les grains d'une récolte antérieure.

Les orges de Smyrne sont d'un rendement très élevé en brasserie, mais leur prix de revient réel est souvent très cher à cause de l'abondance de la poussière, de la terre, des pierres et autres corps étrangers qui y sont mélangés. Toutes les orges de Smyrne sont des orges à brasser.

Certaines maisons d'exportation sont actuellement outillées pour nettoyer et cribler leurs grains et fournissent des qualités pouvant rivaliser avec les meilleures espèces, telles les *Yerli* et *Dikili* criblées.

Il en est de même des orges *Anatolie*, dont on peut dire qu'en général elles sont très estimées; seulement, elles sont parfois chargées de poussière. Elles s'embarquent dans la Mer de Marmara.

Les orges *Hamah*, de la nature des Anatolie, ont été traitées pendant quelques années pour la Belgique.

L'exportation en diminue cependant davantage tous les ans, les livraisons étant par trop mauvaises; non pas que le grain lui-même laisse à désirer, car il est de qualité fort belle, mais la marchandise livrée contient d'ordinaire de 7 à 10 et même 15 % de poussière et de petites pierres rougeâtres.

Mersine et Selefkia. — Ces orges sont de la même nature que les Maroc. En ce qui concerne les *Mersine*, nous pouvons dire que ces orges peuvent être considérées comme mauvaises, car elles ne laissent que des déboires aux brasseurs et malteurs qui en ont fait usage; le rendement en brasserie est très inférieur. Pour les Selefkia, cette règle n'est pas absolue, la qualité récoltée étant parfois bonne.

Les orges *Syrie*, *Caiffa* et *Gaza* sont encore de la même nature que les Mersine, sauf qu'elles contiennent beaucoup plus de

pierres. On ne les traite presque plus, en raison des mécomptes qu'elles donnent, tout comme les Mersine.

2. Perse. — Ce pays produit parfois au-delà de 350-400 mille tonnes d'orge par an et autant de froment, mais l'exportation en est parfois prohibée pour cause de famine. Le port de Bushir donne une qualité très maigre et chargée d'avoine noire, mais d'une grande siccité et convenant très bien pour la distillerie, d'autant que le prix en est parfois inférieur à celui des orges fourragères.

3. Indes. — Ces dernières années, et surtout celles où la récolte a été abondante, nous avons reçu quelques milliers de tonnes d'orges *Kurrachee*. Leur qualité convient assez bien et, en Belgique, beaucoup de ces orges sont même destinées à la malterie. C'est dire que leur germination est bonne, quoique jusqu'ici leur prix n'ait pas dépassé celui des orges fourragères d'autres pays. Leur grain, qui est court, est assez difficile à taxer exactement, car tout dépend de la récolte qui se fait généralement en avril/mai.

C. — AFRIQUE.

1. Algérie et Tunisie. — La récolte des orges Algérie et Tunisie se fait au mois de juin. Ces orges ressemblent beaucoup aux Smyrne, mais sont dures et d'un rendement très inférieur. Elles ne sont généralement pas très appréciées en Belgique, quoique depuis quelques années l'usage en soit devenu plus courant.

Le commerce de ces espèces est très irrégulier, car l'exportation n'en est possible que lorsque les récoltes sont exceptionnellement bonnes : quand elles sont manquées, ces pays importent des orges de la Turquie et de la Mer Noire.

2. Maroc. — Il nous reste à citer le Maroc. En général, la qualité des orges Maroc n'est pas à vanter, quoique certaines livraisons aient donné satisfaction aux acheteurs.

Ces grains sont traités sous divers noms : *Casablanca* (d'ordinaire les meilleurs), *Mogador, Saffi* et *Mazagan,* suivant les ports par lesquels ils sont exportés.

Depuis que l'emploi du maïs a considérablement augmenté

en brasserie, on a trouvé que ces orges « pailleuses » de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc se prêtaient très bien (avec le maïs) à la fabrication des bières inférieures.

D. — AMERIQUE.

1. République Argentine. — En Argentine, la récolte se fait en janvier/février. La production, encore relativement limitée, n'a donné lieu à un mouvement d'exportation qu'au cours des dernières années. Les qualités sont très diverses et non encore définies; elles se vendent, soit comme orges fourragères, soit comme orges à brasser. Ces dernières sont de la forme « escourgeons » et donnent entière satisfaction à l'industrie de la brasserie.

2. Canada. — Passons au Canada, dont la récolte se fait en août. Ce pays exportait jadis de très grandes quantités d'orges, dont les qualités étaient généralement fort belles, mais depuis quelques années le terrain paraît s'être appauvri, à tel point que la plupart des qualités sont devenues médiocres. L'orge reste cependant en faveur auprès des distillateurs, surtout de Schiedam. Les grades officiels sont Barley (orge) I, II, III et IV et Canada Western I, II, III et IV.

3. Etats-Unis. — Les ports de la côte orientale n'exportent guère d'orges, si ce n'est quelques lots de mauvaises orges fourragères; il n'y a donc pas lieu de s'arrêter à ces qualités.

4. Californie. — Cette région nous donne annuellement quelques milliers de tonnes de grains de la forme des escourgeons. Ils sont généralement superbes.

La Californie donne également des *orges chevalières* de qualité exceptionnelle, qui sont destinées à l'Angleterre.

Il en est de même du Chili, qui donne des chevalières encore supérieures au Californie, mais que nous ne voyons jamais en Belgique.

§ 8. — *Superficie, Production, Rendement et Commerce de l'Orge.*

Nous fournissons ci-après les statistiques de ce produit.

Orge. — Superficie.

Les années mentionnées pour la superficie correspondent aux années au cours desquelles s'est effectuée la récolte.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	hectares	hectares	hectares	hectares	hectares
EUROPE					
Allemagne (1)	1.609.125	1 105.477	1.193.556	1.136.492	1.151.940
Autriche (1)	1 097.510	94.121	97.118	107.811	126.725
Belgique	34.384	31.726	35 571	38.746	32.518
Bulgarie (1)	242 949	195.835	224.374	211.860	216.114
Danemark (1)	236.792	237.151	253.357	254.202	269 804
Espagne	1.420 330	1.721.555	1.747.724	1.754.424	1.651.952
Esthonie (1)	—	104.764	110.480	111.127	134.067
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	(2) 108.324	—	374.932	338.161	380.763
Finlande	112.432	118.440	115 952	110.067	112.000
France (1)	754.932	507.885	653.910	679.000	693.020
Grande-Bretagne et Irlande	747.578	757.098	828.872	721.391	684.725
Grèce (1)	(3) 79.114	165.777	156.317		161.796
Hongrie (1)	1 180.654	—	512.456	479.312	457.085
Italie (1)	247.992	194.200	200.000	218.700	233.200
Lettonie (1)	—	—	123.777	146.100	156.673
Lithuanie (1)	—	150 000	161.225	157.700	168.600
Luxembourg	1.059	2.242	2.172	1 941	3.572
Malte	1.910	3.130	2.762	2.544	—
Norvège	35.917	63.155	63.044	63.045	53.447
Pays-Bas	27.607	23 114	22.785	24.872	25.221
Pologne (1)		532.065	786.631	991.725	1.143.092
Portugal	(4) 81.151	74.382	59.505	58.435	77.313
Roumanie (1)	533.640	785.114	1.400.173	1.569.373	1.727.454
Russie d'Europe (1)	11.355.211	—	4.902.737	5) 6.030.600	3.037.915
Suède	181.248	167.882	161.053	160.641	172.877
Suisse	5.153	7.456	7.200	6.600	6.500
Tchécoslovaquie (1)	—	360.781	692.245	652 821	674.794
Turquie d'Europe	(3) 224 117	—	—	—	—
AMÉRIQUE					
Canada	635 764	1.070.585	1.032.711	1.131.350	1.051.974
Etats-Unis	3.083.576	2.619.517	3.075.644	3.000.372	2.990.659
Mexique (6)	(7) 581.005	—	—	—	—
ASIE					
Chine	8) 3 930.591	—	—	—	—
Chypre	(9) 53.850	42.349	44.628	52.561	47.668
Corée	364.954	849.815	869.865	800 766	—
Formose	1.649	2.199	2.000	1.504	—
Inde britannique (6)					
Provinces britanniques	3 221.293	2.615.901	3 042 682	2.535.603	2.977.000
Etats indigènes	371.027	305.755	418 135	—	—
Japon	1 290.408	1.170.889	1.208.640	1.185.310	1.111.236
Kouang-Toung	373	555	533	610	—
Russie d'Asie (1)	1.178 180	—	736.740	—	183.103
Sakhaline japonaise	(7) 492	1 195	1.387	—	—
Syrie	-	—	—	—	268.350
Grand Liban	—	—	—	—	26.000
Turquie d'Asie	3) 1.424.156	—	—	—	—
AFRIQUE					
Algérie	1 373.808	1.095.900	1.102.724	1.020.311	1.160.609
Egypte	160.950	144.238	137.692	159.437	151 746
Erythrée	—	—	—	24.197	18.325
Kénia	—	921	216	503	377
Maroc Français	(10) 797.231	925.648	947.235	1 000.453	1.030.928
Soudan Anglo-Egyptien	4.160	1.728	2 241	3.440	3.725
Tunisie	496.930	447.735	375.100	497.046	244.000
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	93 035	270.915	249.550	250.972	242 850
Brésil	—	—	—	—	—
Chili	47 042	50.930	57.907	55.579	59.303
Pérou	11) 65.833	—	—	—	—
Uruguay	2.636	1.844	2.097	1 100	681
AFRIQUE					
Union de l'Afrique du Sud	43.946	34.478	39.443	35 045	—
OCÉANIE					
Australie	(3) 62.471	103.175	135.465	120.963	—
Nouvelle-Zélande	14.256	9.270	18.940	13.386	—

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Ancien Royaume de Serbie ; moyenne de trois années. — (3) Une année seulement. — (4) Moyenne 1917-1918. — (5) Russie d'Europe et d'Asie. — (6) Chiffres incomplets. — (7) Moyenne de trois années. — (8) Année 19 4. — (9) Moyenne 1916 à 1918. — (10) Moyenne 1915 à 1918. — Moyenne de deux années.

Orge. — Production.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
EUROPE					
Allemagne (1)	33.427.394	16.378.424	17.928.490	19.389.950	16.076.240
Autriche (1)	16.554.362	832.074	963.168	1.193.400	1.219.095
Belgique	945.301	750.920	947.195	1.114.154	748.627
Bulgarie, (1)	2.600.570	1.018.371	2.057.655	1.848.363	2.599.919
Danemark	5.478.148	5.339.372	5.379 331	5.997.825	6.626.024
Espagne	16.261.768	17.811.879	19.696.025	19.447 257	16.881.013
Esthonie (1)	—	973.888	888.481	1.021.195	1.452.136
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	3) 1.088.054	—	2.873.837	2.912.719	2.291.158
Finlande	1 045.997	1.152.900	1.168 694	1.331.259	992.200
France (1)	10.490.714	5.722.880	8.356.880	8 342.850	8.906 860
Grande-Bretagne et Irlande	14.226.357	13.087.267	14.898.136	12.268 770	12.090.962
Grèce (1)	4) 803.796	1.183.145	1.351.081	1.400.000	1.545.958
Hongrie (1)	15.730.688	—	4.718.519	4 661.103	4.545.287
Italie (1)	2.199.980	1.813.000	1.278.000	2 256.000	1.797.000
Lettonie (1)	—	—	665.525	1.414.422	1.473.957
Lithuanie (1)	—	1.350.000	1.179.700	1.453.300	2.335.000
Luxembourg	17.847	22.250	22.736	16.216	38.523
Malte	27.217	43.185	58 114	48.097	—
Norvège	656.668	1.148 376	1.171.768	931.674	976.060
Pays-Bas	712.069	532.511	597.155	721.765	623.948
Pologne (1)	—	6.054.505	8.397.003	12.237.167	12.967.508
Portugal	5) 305.169	309.633	391.330	350.549	683.828
Roumanie (1)	5.440.528	6.888.948	14 719.505	9.852.923	20.418.064
Russie d'Europe (1)	101.849.815	—	—	—	24.500.298
Suède	3.273 434	2.769.030	2.433.200	2.611 340	3.011.190
Suisse	95.960	136.000	135.000	120 160	105.000
Tchécoslovaquie (1)	—	4.695.976	8.107.678	10.335.744	10.092.015
Turquie d'Europe	4) 3.793.031	—	—	—	—
AMÉRIQUE					
Canada	9.857.335	12.277.100	13.783.973	12.999.865	15 646.513
Etats-Unis	40.237.182	25.567.234	41.221.363	33.734.843	40 519.869
Mexique (2)	6) 1.528.742	—	—	—	—
ASIE					
Chine	7) 36.995 684	—	—	—	—
Chypre	475 339	507.125	515.743	486.486	430 166
Corée	4.244 395	8.128.208	8 212.015	8.396.089	7.160.720
Formose	10 955	10 687	11.445	7.624	—
Inde britannique (2)					
Provinces britanniques	31.678.310	28 266 428	32.564 306	25.492.619	31 781.950
Japon	20.854.614	20.757.655	20.060 994	19.134.310	18.972.132
Kouang-Toung	1.475	2.940	2 520	5.282	—
Palestine (4)	—	—	272 330	613.280	385.940
Russie d'Asie (1)	8.011.205	—	—	—	970 804
Sakhaline japonaise	6) 7.620	22.199	6 558	—	—
Syrie	—	—	1 619.500	1.349.000	1.825.000
Grand Liban	—	—	—	—	159 000
Turquie d'Asie	4) 25.190.013	—	—	—	—
AFRIQUE					
Algérie	10.009 837	6.112.200	2.695 000	9.600.000	4.312.082
Egypte	2.583.817	2.195.198	2.274.886	2 599 912	2 461.584
Erythrée	—	—	—	241.979	146.600
Kénia	—	1.907	1.408	3.374	—
Maroc français (5)	6.993.277	5.745.681	7.293.179	8.113.413	5.928.616
Soudan anglo-égyptien	53.289	24.205	31.400	48 195	52.192
Tunisie	1 704.000	1.200 000	570.000	2.500.000	400 000
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	359.570	555.320	801.700	1.302.540	1.666 870
Brésil	—	87.777	—	—	—
Chili	938.247	803.724	1.095.291	961.823	1 171 425
Pérou	4) 600.000	—	—	—	—
Uruguay	8) 16.934	16 463	17 927	9.153	3.048
AFRIQUE					
Union de l'Afrique du Sud	4) 277.356	156.755	236.190	279.047	—
OCÉANIE					
Australie	657.679	972.502	1 622.839	1.380.233	—
Nouvelle-Zélande	275 290	185 025	359.866	261 118	—

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Chiffres incomplets — (3) Ancien Royaume de Serbie. moyenne de trois années. — (4) Une année seulement. — (5) Moyenne 1916 à 1918. — (6) Moyenne de trois années. — (7) Année 1914. — (8) Moyenne de quatre années

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
EUROPE					
Allemagne (1)	20,7	14,8	15,0	17,1	14,0
Autriche (1)	15,1	8,8	9,9	11,1	9,6
Belgique	27,5	23,7	25,9	28,8	23,0
Bulgarie (1)	10,7	10,3	9,2	8,7	12,0
Danemark (1)	23,1	22,5	21,2	23,6	24,6
Espagne	11,5	10,3	11,3	11,1	10,2
Esthonie (1)	—	9,3	8.0	9,2	10,8
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	(2) 10,0	—	7,7	7,9	6,0
Finlande	9,3	9,7	10,0	12,1	8,9
France (1)	13,9	9,4	12.6	12,3	12,9
Grande-Bretagne et Irlande	19,0	17,3	18,0	17,0	17,7
Grèce (1)	(3) 10,2	7,1	8,6	—	9,6
Hongrie (1)	13 3	—	9,6	9,7	9,9
Italie (1)	8,9	9,3	6.4	10,3	7,7
Lettonie (1)	—	—	5,4	9,7	9,4
Lithuanie (1)	—	9,0	7,3	8,7	13,8
Luxembourg	16,7	9,9	10,5	8,4	10,8
Malte	14,1	13,8	21,5	18,9	—
Norvège	18,3	18,2	18,6	14,8	18,3
Pays-Bas	25,8	23,0	26,2	29,0	24,7
Pologne (1)	—	11,4	10,7	12,3	11,3
Portugal	(4) 4,0	4,2	6,6	6,0	8,8
Roumanie (1)	10.2	8,8	10,5	6,3	11,8
Suède	9,0	—	—	—	8,0
Russie d'Europe (1)	18,1	6.5	15,1	16,3	17,4
Suisse	18,6	18,2	18,7	18,2	16.2
Tchécoslovaquie (1)	—	13,0	11,7	15 8	15,0
Turquie d'Europe	(3) 16.9	—	—	—	—
AMÉRIQUE					
Canada	15,3	11,5	13,3	11,5	14,9
Etats-Unis	13,1	10,1	13,4	11.2	13,5
Mexique (9)	(3) 2,3	—	—	—	—
ASIE					
Chine	(5) 9,4	—	—	—	—
Chypre	—	12,0	11,6	9 3	9,0
Corée	11.5	9,6	9,4	10,5	—
Formose	6,6	4,9	5,7	5,1	—
Etats indigènes					
Japon	16,1	17,7	16,6	16,1	17,1
Kouang-Toung	4,1	5,3	4,7	8,7	—
Palestine	—	—	—	—	—
Russie d'Asie (1)	6 8	—	—	—	5,3
Sakhaline japonaise	(5) 14,7	18,6	4,9	—	—
Syrie	—	—	-	—	6 8
Grand Liban	—	—	—	—	6,1
Turquie d'Asie	(3) 17.7	—	—	—	—
AFRIQUE					
Algérie	7,3	5.6	2,4	9,4	3,7
Egypte	16.1	15,2	16,5	16,3	16,2
Erythrée	—	—	—	10,0	8,0
Kénia	—	6,8	6,5	6,7	—
Maroc français	(7) 8.7	6,2	7,7	8.1	5,8
Soudan anglo-égyptien	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0
Tunisie	3,5	2,7	1,5	5,0	1,6
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	3,9	2,1	3,2	5,2	6,9
Brésil	—	—	—	—	—
Chili	20,1	15,8	18,9	17,0	19,8
Pérou	(3) 9 2	—	—	—	—
Uruguay	(8) 6,3	8,9	8,5	9,7	4,5
AFRIQUE					
Union de l'Afrique du Sud	(3) 6,3	4,5	6,0	8,0	—
OCÉANIE					
Australie	10,5	9,0	12,0	11,4	—
Nouvelle-Zélande	19,4	20,0	19,0	19,5	—

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Ancien Royaume de Serbie ; moyenne de trois années. — (3) Une année seulement. — (4) Moyenne 19 7-1918. — (5) Année 1914. — (6) Moyenne de trois années. — (7) Moyenne 1915 à 1918. — (8) Moyenne de quatre années. — (9) Chiffres incomplets.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
Europe					
Allemagne (1)	30.828.567	—	739.263	3.076.903	2.670.164
Autriche (1)	146.880	—	109 886	289.327	428.044
Belgique	3.967.463	476.231	843.263	2.668.189	2.020.931
Danemark (1)	710.502	370.066	5.452	314 794	380.915
Espagne (2)	132.518	18.581	6.448	1.458.592	313.658
Finlande	67.203	99.007	13.754	4 378	7.663
France (1)	1 376.643	3.149.382	637.923	641 635	533.184
Grande-Bretagne et Irlande	10.866.439	8.455.434	6.435.445	8.033 143	6.453.518
Grèce (1)	—	84.481	257.055	198.109	44.900
Italie (1)	175 870	154.530	297.590	356.580	319.180
Norvège	1.030.465	25.596	89.963	300.014	287.436
Pays-Bas	7.971.858	1.389.446	533.247	1.395.332	1.439.700
Pologne	—	—	96.595	453.664	6.753
Russie (1)	192.942	—	—	262	218.515
Suède	8.826	81.762	11 566	75.479	6.033
Suisse	235.469	186.199	95 713	380.389	519.225
Afrique					
Algérie	48.196	6.936	904.541	363.239	638.618
Egypte	151.040	10.009	133.465	336.542	62.983

Orge. — Exportation.

Europe					
Allemagne (1)	25 005	–	12.482	30.627	26.958
Autriche (1)	1.742.747		9	6.117	2.777
Belgique	666.098	39.526	15.941	429.693	35.953
Bulgarie (1)	889 731	140	101.432	172.935	62.200
Danemark (1)	615.927	10.905	154.545	514.251	345.335
Espagne (2)	25 082	243.325	279 317	24 458	141
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	316.897		64 193	244.525	36.464
France (1)	173.017	5.412	377.100	162.281	104.560
Hongrie (1)	2.604 460	721	348	40.229	10.640
Pays-Bas	5.899.037	7.625	262.193	69 560	83.650
Roumanie (1)	3 525.335	0	4.208.719	3.871.691	5.749.876
Russie (1)	37 192.252	—	—	—	0
Tchécoslovaquie (1)	—	48	7.441	27.365	1.349.402
Amérique septentrionale					
Canada	1.047.228	2.733.453	2.051.778	2 678.281	3.219.376
Etats-Unis	1.627.879	8.188.850	3.887.340	5.624.578	4.016.851
Amérique méridionale					
Argentine	166.378	211.670	584.170	485.630	223.010
Chili	231.230	423.851	307.707	615.228	399.701
Asie					
Chine	137.586	148.959	62.631	18.785	11.035
Inde britannique	2 298.115	130.278	51.315	111.960	80.670
Afrique					
Algérie	1.115.618	3.417.516	373.360	1.165.611	283.360
Maroc français	698.347	368.011	419.865	1.604 464	968.254
Tunisie	681.322	1.397.559	139.682	1.428.672	128.034
Océanie					
Australie	11.173	98.897	401.498	708 528	502.462
Nouvelle-Zélande	320	288	8.949	8.949	33.106

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Y compris le seigle et l'avoine.

A. Panicule.
B. Epillet formé de deux fleurs fertiles et d'une fleur rudimentaire entourée de deux glumes.
C. Glumelle inférieure portant une arête.
D. Etamine.
E. Pistil accompagné de deux glumellules.
F. Glume.
G. Fruit vu par la face ventrale.
H. Fruit vu par le dos.
I. Coupe longitudinale du fruit.
K. Coupe transversale du fruit.

§ 1. — *Caractères physiques.*

L'Avoine ou *Avena sativa* est une céréale à grain allongé et à enveloppe dure renfermant un principe aromatique, surtout quand elle est fraîche. Débarrassé de sa pellicule, le grain est un gruau.

Les bonnes qualités sont dures, pesantes, lisses, brillantes et sans odeur de moisi; elles pèsent jusque 54/55, exceptionnellement même jusque 60 kilogrammes par hectolitre.

Les avoines de mauvaise qualité sont mates et boursoufflées et sentent le moisi.

§ 2. — *Classification.*

Les espèces sont très variées, mais elles se ramènent presque toutes à 3 types bien distincts, qui sont :

1° Les avoines ordinaires noires, blanches ou bigarrées, qui ont les panicules ramifiées en tous sens, à épillets gros et pendants. Ce sont de loin les plus répandues.

2° Les avoines de Hongrie, qui ont les panicules étroites à rameaux presque droits.

3° Les avoines nues, qui ne présentent ni glumelles ni glumellules adhérentes aux grains.

Elles se cultivent en Angleterre, en Ecosse et en Irlande, et servent à faire des gruaux et farines. Leur exportation est presque nulle.

Dans le commerce, les avoines se classent en avoines noires, bigarrées et blanches.

§ 3. — *Composition chimique.*

L'analyse chimique révèle la présence des matières suivantes :

Eau	12,11 %
Matières azotées	10,66 »
» grasses	4,99 »
» hydro-carbonées	58,47 »
» minérales	3,29 »
Fibres cellulaires	10,48 »
	100,— »

§ 4. — *Usages.*

Principalement employée à la nourriture des chevaux, l'avoine sert également à la fabrication de la bière, et notamment de la bière blonde, dite de Louvain.

§ 5. — *Provenances.*

1. Avoines de Belgique. — Leur culture a été considérablement poussée au cours des dernières années, à cause du tarif protectionniste de 3 francs par cent kilogrammes qui leur permet de lutter avantageusement avec les avoines étrangères.

Elles sont généralement grasses, blanches et courtes; on

rencontre toutefois les variétés noires et bigarrées dans le sud de la Belgique, plus particulièrement dans la province de Luxembourg. La récolte de la Belgique suffit d'ordinaire à la consommation du pays jusqu'au mois de mars.

2. **Avoines de Hollande.** — Elles ressemblent aux avoines blanches de Belgique; les qualités les plus favorablement connues sont celles des provinces de Groningue et de la Frise.

3. **Avoines de France.** — Ce sont des avoines genre belge; elles se cultivent un peu partout, mais plus particulièrement dans les départements du nord et de l'est.

4. **Avoines d'Irlande.** — Celles qui servent à l'exportation sont surtout noires et bien fournies.

5. **Avoines d'Allemagne.** — Celles-ci comprennent les avoines de Mecklembourg, de Poméranie, de Kœnigsberg et de Dantzig, elles ressemblent aux avoines hollandaises, sont très voulues en Belgique et se réexpédient en grandes quantités vers le Haut-Rhin via Rotterdam et Anvers.

6. **Avoines de Norvège et de Suède.** — Ces avoines, noires et blanches, sont grosses de grain; elles servent seulement comme semences et s'exportent surtout par Stockholm et Göteborg.

7. **Avoines de Russie.** — Elles comprennent un grand nombre de variétés, parmi lesquelles il faut citer les avoines Archangel, petites de grain et comprenant quelques vesces; les avoines Pétrograde, également petites et souvent chargées de boules noires et de vesces; les avoines Reval, Riga, Windau et Libau, dont les grains sont petits et grands, légers et lourds, jaunes, blancs et noirs, suivant la qualité traitée; les avoines Chastenoy, dont les pointes sont coupées; les avoines Courlande, très voulues, lourdes, et blanc-grisâtre; les avoines Wologda, assez fortes de grain, mais contenant beaucoup de vesces; enfin les avoines de la Russie du Sud, blanches et noires.

8. **Avoines Danube.** — Ce sont les avoines de Roumanie et de Bulgarie, légères, pailleuses et de teinte jaune.

9. **Avoines de Turquie.** — Avant la guerre des Balkans, on distinguait celles de Salonique (blanches) et de Syrie (rousses) ;

légères et très chargées d'impuretés, elles sont peu estimées. L'enveloppe en est dure.

10. Avoines d'Afrique. — Elles sont rousses et ne nous viennent que du nord, notamment de la Tunisie et de l'Algérie.

11. Avoines de la Nouvelle-Zélande. — Cette espèce ne se traite pas régulièrement sur le marché d'Anvers.

12. Avoines de La Plata. — Ces qualités, connues sous le nom de Bahia Blanca, Ensenada et Buenos-Ayres, sont d'ordinaire pailleuses et rousses; les contrats « faq », c'est-à-dire « qualité moyenne », stipulent que la marchandise livrée ne pourra contenir plus de 15 % d'avoines noires.

Depuis quelques années, l'exportation a augmenté dans des proportions notables.

13. Avoines du Canada. — Elles sont très estimées pour leur grand poids et leur belle couleur blanche. Les grades officiels sont : White Oats (avoine blanche), Black Oats (avoine noire), Mixed Oats (avoine bigarrée), White Clipped Oast (avoine blanche coupée), chacune avec les catégories I, II, III et IV, Canada Western Oats, I extra, I, II et III, Black or Mixed Oats (avoine noire ou bigarrée) I et II, Feed Oats (avoine fourragère) I extra, I et II.

14. Avoines des Etats-Unis. — Elles comprennent les avoines clipped blanches (à pointes coupées) et bigarrées.

Elles sont malheureusement assez sujettes à l'échauffement.

STANDARDS AMERICAINS POUR L'AVOINE.

Voici les principales dispositions de la loi fédérale américaine sur les standards pour l'avoine.

Avoine. — Par avoine, il faut comprendre tout grain consistant en avoine cultivée et ne contenant pas plus de 25 % de corps étrangers, d'autres grains et d'avoine sauvage, ensemble ou séparément.

Classification relative à la couleur. — Toutes les avoines sont dites blanches, rouges, grises, noires ou bigarrées, d'après la couleur de l'avoine. Pour cette classification, l'avoine blanche comprend l'avoine jaune. L'avoine est blanche, rouge, grise ou noire, si elle consiste en avoine de ces couleurs et pour autant qu'elle ne contienne pas plus de 10 % d'avoine cultivée ou sauvage, d'autres couleurs, ensemble ou séparément. Toutes les autres avoines sont dites bigarrées.

Grades. — Les avoines portent toutes un des grades suivants : 1, 2, 3, 4 ou « sample » (échantillon) et sont dénommées blanches, rouges, grises, noires ou bigarrées, selon le cas, d'après les conditions prévues dans ces règles, sauf qu'en ce qui concerne l'avoine bigarrée, il ne doit pas être tenu compte d'un maximum de pourcentage d'autres couleurs.

Avoine « clipped » (coupées). — L'avoine est dite « clipped » lorsqu'elle apparaît comme ayant eu ses pointes coupées au moyen de l'instrument à ce destiné appelé « oat-clipper ». L'avoine « clipped » porte le grade et la désignation de l'avoine non « clipped » pour autant qu'elle réponde aux règles prévues pour cette dernière, mais on y ajoute le mot « clipped » qui fait alors partie intégrante de sa désignation.

Avoine « blanched » (blanchie). — L'avoine blanchie est celle qui, en tout ou en partie, a été traitée à l'acide sulfurique ou tout autre produit chimique blanchissant. L'avoine blanchie porte le grade et la désignation de l'avoine non blanchie, pour autant qu'elle réponde aux règles prévues pour cette dernière, mais on y ajoute le mot « blanchie », qui fait alors partie intégrante de sa désignation.

Les avoines blanche, rouge, grise, noire, bigarrée, blanchie et clipped portent en outre les grades 1, 2, 3, 4 et « sample » (échantillon) pour autant qu'elles répondent aux conditions ci-après indiquées.

N°. du grade	Conditions et aspect général (1)	Poids naturel par bushel	Minimum d'Avoine saine cultivée	(Grains échauffés (avoine ou autres grains)	Corps étrangers	Avoine sauvage	Avoine d'autres couleurs cultivée et sauvage
				MAXIMA			
		Lbs.	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o
1 (2)	Doit être froide et douce et de bonne couleur . . .	32	98	0,1	2	2	2 (3)
2	Doit être froide et douce et peut être légèrement tachée	29	95	0,3	2	3	5 (4)
3	Doit être froide et douce et peut être tachée . . .	26	90	1,0	3	5	10
4	Doit être froide et peut être mouchetée ou très tachée	23	80	6,0	5	10	10
sample	Le „sample grade" est de l'avoine d'une des catégories respectives blanche, rouge, grise, noire, bigarrée, blanchie ou clipped, ne répondant pas aux conditions prévues pour les grades de 1 à 4 inclusivement ou ayant une odeur étrangère désagréable, commercialement parlant, ou est en voie d'échauffement ou échauffé, aigre, ou est infesté de charançons vivants ou d'autres insectes préjudiciables au grain emmagasiné ou pour tout autre motif de qualité particulièrement inférieure.						

(1) La teneur en humidité ne peut excéder 14 1/2 % pour les avoines Nos 1, 2 et 3 ou 16 % pour l'avoine N° 4.

(2) L'avoine blanche N° 1 doit être froide et douce et être de bonne couleur blanche ou blanc-crème.

(3) Les avoines rouge, grise et noire N° 1 peuvent contenir 4 % d'avoines d'autres couleurs. Cette colonne ne s'applique pas à l'avoine bigarrée.

(4) Les avoines rouge, grise et noire N° 2 peuvent contenir 10 % d'avoines d'autres couleurs.

Définitions relatives aux Standards officiels des Etats-Unis pour l'avoine.

Base de stipulations. — Toutes les stipulations s'entendent sur la base du lot entier de grain, y compris les corps étrangers, les autres grains et l'avoine sauvage.

Pourcentages. — Les pourcentages autres que ceux relatifs à l'humidité sont comptés au poids.

Pourcentage d'humidité. — La teneur en humidité est déterminée pour l'avoine au moyen de l'appareil décrit dans la circulaire N° 72 et son supplément, publiés par le Département de l'Agriculture des Etats-Unis, Bureau of Plant Industry, sauf que le cylindre gradué doit être conforme à celui décrit dans le bulletin N° 56 du Département de l'Agriculture ; le pourcentage peut encore être établi au moyen de tout appareil ou méthode donnant des résultats équivalents.

Poids naturel par bushel. — Le poids naturel par bushel s'entend par Winchester bushel et est déterminé par l'appareil décrit dans le bulletin N° 472 du 30 octobre 1916, publié par le Département de l'Agriculture des Etats-Unis ou au moyen de tout appareil donnant des résultats équivalents.

Corps étrangers. — Cette expression comprend toutes les matières autres que les grains et morceaux de grain d'avoine cultivée, sauf ce qui est dénommé « autres grains » et l'avoine sauvage et comprend en outre les clippings d'avoine.

Autres grains. — L'expression « autres grains » comprend les froment, seigle, orge, maïs, épautre, méteil, sorgho, riz, sarrasin cultivé, graine de lin.

Avoine saine cultivée. — Il faut entendre par là tous grains et morceaux de grains d'avoine cultivée qui ne sont pas échauffés, germés, gelés, fortement endommagés sur le champ, fortement endommagés par les intempéries ou nettement endommagés de toute autre façon.

Grains échauffés. — Les grains échauffés sont tous grains et morceaux de grain d'avoine cultivée, d'autres grains ou d'avoine sauvage, qui ont été nettement décolorés ou endommagés par une chaleur extérieure ou par la chaleur provenant de fermentation.

§ 6. — *Superficie, Production, Rendement et Commerce de l'Avoine.*

Nous fournissons ci-après les statistiques de ce produit.

Les années mentionnées pour la superficie correspondent aux années au cours desquelles s'est effectuée la récolte.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	hectares	hectares	hectares	hectares	hectares
EUROPE					
Allemagne (1)	4.350.534	2.936.565	3.213.390	3.162.224	3.201.952
Autriche (1)	1.866.790	245.265	254.094	268.793	284.771
Belgique	260.466	227.029	237.082	244.212	290.302
Bulgarie, (1)	180.829	114.869	139.699	133.936	142.329
Danemark (1)	413.118	403.377	441 362	449.839	452.646
Espagne	516.459	645 537	642.640	637.586	612.721
Esthonie (1)	—	135.661	142.049	142.882	161.411
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	(2) 107.138	—	416.326	405.907	397.977
Finlande	404.270	410.000	410.000	420.000	400 000
France (1)	3.966.116	2.952.552	3.350.260	3.407.790	3 435.430
Grande-Bretagne et Irlande	1.634 490	2.081.516	1.886.289	1.795.827	1.775.528
Grèce (1)	(3) 30.054	85.914	64.707	—	72 673
Hongrie (1)	1.180.675	—	324.714	358.115	331.209
Italie (1)	506.912	457 100	469.000	485.300	491.100
Lettonie (1)	—	—	215.563	251.581	273 389
Lithuanie (1)	—	260.000	284.750	310.000	311.200
Luxembourg	30.976	25.106	25.085	25.871	27.000
Norvège	106.279	158.741	138.350	138.350	121.723
Pays-Bas	139.864	157.572	159.986	154.932	158.681
Pologne (1)	—	987 842	1.666.714	1.923.700	2 379.163
Portugal	(4) 227.926	231.827	182.794	163.047	194.937
Roumanie (1)	447.323	385.109	966.393	1.239.006	1.333.522
Russie d'Europe (1)	17.021.099	—	7.927.606	(5) 9.209.775	6 575.320
Suède	791.644	712 635	709.181	708.780	727.846
Suisse	32.698	23.076	22.500	21.230	20.500
Tchécoslovaquie (1)	—	553.641	798.069	794.276	816.029
Turquie d'Europe	(3) 130.830	—	—	—	—
AMÉRIQUE					
Canada	3.883.744	6.050.821	6 414.149	6.858.933	5.884.545
Etats-Unis	15.118.085	15.374.579	17.195.683	18.411.372	16.458.050
Mexique	—	—	—	—	—
ASIE					
Chine	(6) 10.461	6.402	3 992	6.683	5.924
Corée	44.707	95.535	92.848	—	110.124
Japon	44.560	88.153	114.068	—	124.407
Russie d'Asie (1)	2.323.466	—	2.769.744	—	827 241
Sakhaline japonaise	(7) 824	3.326	3.650	—	—
Syrie	—	—	—	—	14.300
Grand Liban	—	—	—	—	1.000
Turquie d'Asie (1)	(3) 153.739	—	—	—	—
AFRIQUE					
Algérie	181.598	223.200	224.418	223.932	235.924
Egypte	—	147	137	416	467
Maroc français	(8) 2.609	4.269	8.412	8.921	11.429
Tunisie	55.000	55.777	60.760	64.146	45.220
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	969.714	931.000	835.000	852.000	1.059.350
Brésil	—	—	—	—	—
Chili	32.706	26.076	32.027	32.015	30.406
Uruguay	(9) 26.556	32.796	51.954	43.260	29.000
AFRIQUE					
Rhodésie méridionale	—	—	654	—	809
Union de l'Afrique du Sud	(3) 327.580	262.533	246.468	214.602	—
OCÉANIE					
Australie	301.505	432.318	379.184	296.795	—
Nouvelle-Zélande	148.256	72.761	59.714	69.051	49.841

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Ancien Royaume de Serbie, moyenne de trois années. — (3) Une année seulement. — (4) Moyenne 1917 et 1918. — (5) Russie d'Europe et d'Asie. — (6) Moyenne 1916 et 1918. — (7) Moyenne de trois années. — (8) Moyenne 1915 à 1918. — (9) Moyenne de quatre années.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
EUROPE					
Allemagne (1)	85 928.882	44.051.507	48.261.244	50.049.830	40.155.010
Autriche (1)	23.872.798	1.971.325	2.323.592	2.757.878	2.658.662
Belgique	6.182.679	3.971.357	4.915 521	5.112.914	5.193.990
Bulgarie, (1)	1.392.794	840.549	1.016.822	966 212	1.327.279
Danemark (1)	7.780.642	6.905.709	7 372.742	7.570.819	8.477 274
Espagne	4.225.383	4.777.701	5.482.642	5.169.669	4.530.713
Esthonie (1)	—	1.117 908	1.164.333	1.283.168	1.459.818
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	2) 737.177	—	3.228.499	2.744.314	2.547.593
Finlande	3.592.807	3.503.040	3.565.000	4.058.390	4.093.000
France (1)	51.568.962	25.101 460	42.297.820	35.482.950	41.841.810
Grande-Bretagne et Irlande	29.986.230	36.080.524	31.996.483	29.144.835	28.895.758
Grèce (1)	3) 323.410	555 488	607.807	600.000	865.613
Hongrie (1)	13.193.645	—	3.237.901	3.188.058	3.232.243
Lettonie (1)	5.362.580	5.036.000	3.516.000	5.483.000	4.422.000
Italie (1)	—	—	1.130.738	2.444.748	2.637.543
Lithuanie (1)	—	2.223.000	2.054.500	2.635.000	4.201.000
Luxembourg	490.890	246.737	265.410	180.425	—
Norvège	1.733.008	2.192.629	2.188.592	1.881 515	1.942.105
Pays-Bas	2.820 902	2.959.870	3.220 243	3.242.198	2.478 388
Pologne (1)	—	11.072 304	18.733.290	21.814.163	25.056.152
Portugal	4) 623.967	670.602	891.957	815.237	1.838 938
Roumanie (1)	4.216.174	3.312.863	9.920.899	9.631.684	13.364.502
Russie d'Europe (1)	142.410.828	—	—	—	46.385.384
Suède	12.490.234	10.754.750	10.148.090	10.895.440	11.460.160
Suisse	694.400	402.000	452.000	440 630	358 000
Tchécoslovaquie (1)	—	6.691 297	8.658.794	10.753.869	10.335 814
Turquie d'Europe	3) 1.344.656	—	—	—	—
AMÉRIQUE					
Canada	54.237.610	60.822.363	81.846.050	65 733.638	75.758.879
Etats-Unis	165.965.468	153.159.783	217.185.187	156.521.196	176.429.244
Mexique	3) 2.300	—	—	—	—
ASIE					
Chypre	74.816	30.957	34.849	36.972	38.387
Corée	257.333	374.137	643.651	—	745.437
Japon	715.246	1.344.030	1.620.194	1.754.253	1.950.211
Russie d'Asie (1)	15.630.625	—	—	—	5.238.881
Sakhaline japonaise	5) 13.209	66.700	20.929	—	—
Syrie	—	—	73 800	48.150	85 000
Grand Liban	—	—	—	—	7.000
Turquie d'Asie	3) 3.129.769	—	—	—	
AFRIQUE					
Algérie	1.957.936	1.559.300	995 000	1.500.000	803.529
Kénia	—	1.298	781	3.295	—
Maroc français	6) 25.363	29.170	33.130	80.488	26.097
Tunisie	573.000	450.000	215.000	600.000	115.000
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	7.873.892	4.506.250	7.359.400	4.442.510	7.979.670
Brésil	—	—	87 236	89.150	—
Chili	508.468	375.901	458.009	413.955	439.711
Uruguay	7) 186.583	214.625	363.150	300.384	250.000
AFRIQUE					
Rhodésie méridionale	—	—	—	—	—
Union de l'Afrique du Sud	3) 1.402.220	1.091 414	867.426	1 176.122	—
OCÉANIE					
Australie	2.579.130	2.278.181	3 360.464	2 204.030	—
Nouvelle-Zélande	2.544 192	1.232.615	924.323	1.194.546	884.500

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Ancien Royaume de Serbie, moyenne de trois années. — (3) Une année seulement. (4) Moyenne 1917 et 1918. — (5) Moyenne de trois années. — (6) Moyenne 1915 à 1918. — (7) Moyenne de quatre années.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
EUROPE					
Allemagne (1)	19,7	15,0	15,0	15,8	12,5
Autriche (1)	12,8	8,0	9,1	10,3	9,3
Belgique	23,7	17,5	20,7	20,9	17,9
Bulgarie (1)	7,7	7,3	7,2	7,2	9,3
Danemark (1)	18,9	17,1	16,7	16,8	18,7
Espagne	8,2	7,4	8,5	8,1	7,4
Esthonie (1)	—	8,2	8,2	9,0	9,0
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	(2) 6,9	—	7,8	6,8	6,4
Finlande	8,9	8,5	8,7	9,7	10,2
France (1)	13,0	8,8	12,6	10,4	12,2
Grande-Bretagne et Irlande	18,2	17,3	17,0	16,2	16,3
Grèce (1)	(3) 10,8	6,5	9,4	—	11 9
Hongrie (1)	11,1	—	10,0	8,9	9,8
Italie (1)	10,6	11,0	7,5	11,3	9,0
Lettonie (1)	--	—	5,2	9,7	9,6
Lithuanie (1)	—	8,5	7,3	8,5	13,5
Luxembourg	15,9	9,8	10,6	7,0	—
Norvège	16,3	15,8	15,8	13,6	16 0
Pays-Bas	20,1	18,8	20,1	20,9	15,6
Pologne (1)	—	11.2	11,2	11,3	10,5
Portugal	2,9	2,9	4,9	5,0	9,4
Roumanie (1)	9,4	8,6	10,3	7,8	10,0
Russie d'Europe (1)	8,4	—	—	—	7.1
Suède	15,8	15,1	14,3	15,4	15,7
Suisse	21,3	17,4	20,1	20,8	17.5
Tchécoslovaquie (1)	—	12,1	10,8	13 5	12,7
Turquie d'Europe	(3) 10,3	—	—	--	—
AMÉRIQUE					
Canada	13,9	10,1	12,8	9.6	12,9
Etats-Unis	11,0	10,0	12,6	8 5	10,7
Mexique	—	—	—	—	—
ASIE					
Chypre	—	4,8	8,7	5,5	6,5
Corée	5,6	3,9	6,9	—	6,8
Japon	16,0	15,2	14,2	—	15,7
Russie d'Asie (1)	6,7	—	—	—	6,3
Sakhaline japonaise	(4) 16,1	20,1	5,7	—	—
Syrie	—	—	—	--	5,9
Grand Liban	—	—	—	—	7 0
Turquie d'Asie	(3) 20,4	—	—	—	—
AFRIQUE					
Algérie	10,8	7,0	4,4	6,7	3,4
Kénia	—	8 8	5,7	7,9	—
Maroc français	10,2	6,8	3,9	9.0	2,3
Tunisie	10,3	8,1	3,5	9,4	2.5
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	8,3	4,8	8,8	5,2	7,5
Brésil	—	—	--	—	
Chili	15,8	14.4	14,3	12,9	14,5
Uruguay	(5) 7,0	6,5	7,0	6,9	8.6
AFRIQUE					
Union de l'Afrique du Sud	(3) —	—	—	—	—
Rhodésie méridionale	4,3	4,2	3,5	5,5	—
OCÉANIE					
Australie	8,6	5,3	8,9	7.4	—
Nouvelle-Zélande	17,0	16,9	15,5	17,3	17,7

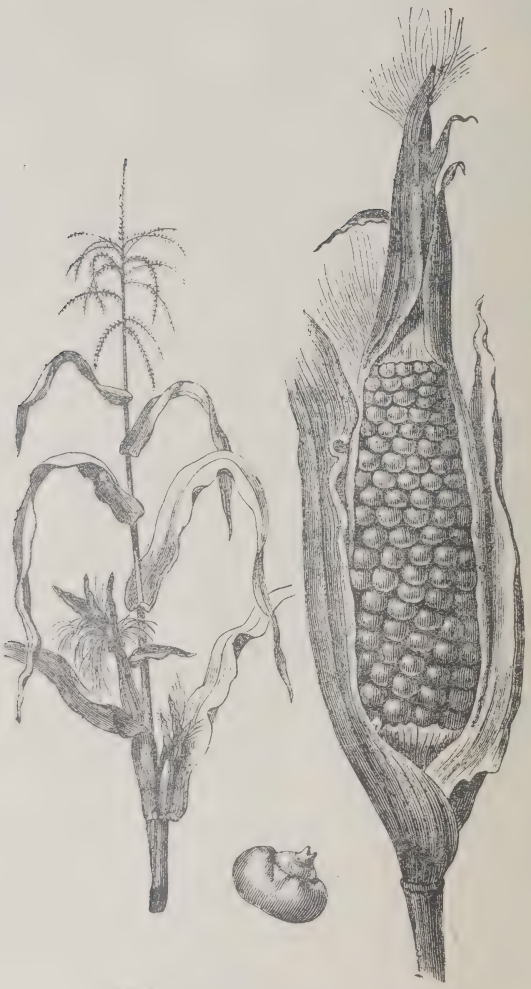
(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Ancien Royaume de Serbie ; moyenne de trois années. — (3) Une année seulement. — (4) Moyenne 1917 et 1918. — (5) Moyenne de quatre années.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
Europe					
Allemagne (1)	5.569.857	—	35.223	856.541	905.664
Autriche (1)	(1) 344.610	16.468	49.379	117.872	284.384
Belgique	1.139.372	558.085	639.746	1.370.096	1.452.189
Danemark (1)	660.474	82.578	13.256	89.637	71.808
France (1)	3.972 371	4.604.845	2.732.595	1.497.610	3.608.552
Grande-Bretagne et Irlande	9.151.179	3.409.536	3.099.735	4.245.440	4.753.493
Grèce (1)	—	23.976	37.573	62 476	3.916
Italie (1)	1.180.724	1.748 510	456 830	1.184 030	1.155.680
Pays-Bas	5.496.561	416.579	301.881	521.257	779.840
Pologne	—	—	56.686	167.745	4.962
Russie (1)	198.260	—	—	24.243	284.365
Suède	903.465	228.093	1.982	438.534	118.575
Suisse	1.757.800	891.125	523.614	809.010	1.216.698
Tchécoslovaquie (1)	—	33	643	145 105	194.458
Amérique septentrionale					
Etats-Unis	632.820	88.415	976.605	517.498	188.609

Avoine. — Exportation.

Europe					
Allemagne (1)	4 156.356	—	38.535	(3) 33.634	56.088
Autriche (1)	16.251	12.888	15.619	104	1.000
Belgique	7.424	4.352	1.190	1.603	6.079
Bulgarie (1)	54.526	0	293	5.312	2.872
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	65.391	—	12.797	129 354	306
France (1)	(4) 16.887	7.830	703 156	678.925	66.559
Grande-Bretagne et Irlande	171.275	513.201	218.409	100.458	86.882
Hongrie (1)	1.876.407	876	12.075	116.072	95.611
Norvège	4.443	106.304	26.599	1.374	1.524
Pays-Bas	4.403.305	18.483	62.825	65.829	96.580
Pologne	—	—	3.578	6.462	2.031
Roumanie (1)	1.566.887	0	385.941	1.654.663	2.345.640
Russie (1)	10.881.298	—	—	—	—
Suède	226.182	5.160	86.359	184.226	580.187
Tchécoslovaquie (1)	—	152.653	113.843	36 515	2.198
Amérique septentrionale					
Canada	1.816.277	1.857.755	2.281.492	5.116 367	4.677.596
Etats-Unis	1.189.603	8.025.994	1.869.237	467.985	4.356.116
Amérique méridionale					
Argentine	6.175.930	3.339.570	4.169 689	3.905.510	2.832.050
Chili	358.355	265.891	27.837	265 895	150.825
Asie					
Chine	51.032	34.509	63.114	33.773	58.051
Inde britannique	6.647	6.531	14 403	5.180	5.530
Afrique					
Algérie	578.142	789.309	274.446	877 099	705.761
Tunisie	459.151	322.925	220.570	507.531	134.781
Océanie					
Australie	34.514	26.378	154.869	86.699	13.798
Nouvelle-Zélande	353.322	26.277	41.191	73.285	124.407

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Six derniers mois. — (3) Mai et Décembre. — (4) Moyenne 1909 à 1912.



Epi, fruit et grain de maïs.

CHAPITRE V. — LE MAÏS.

§ 1. — *Origine.*

La céréale qui semble avoir réalisé le plus de progrès au cours des dernières années est, à notre avis, le maïs; fait plus particulièrement remarquable aux Etats-Unis, dans la République Argentine et l'Afrique du Sud.

Le Maïs ou *Zea mays* est une graminée originaire de l'Amérique, dont les grains sont disposés en séries généralement verticales et parallèles.

§ 2. — *Caractères.*

De là elle fut introduite, grâce à Christophe Colomb, dans les zones tempérées de l'Europe, en Afrique et en Asie, qui produisent des types très variés, parmi lesquels on trouve les épillets arrondis, aplatis, carrés, en dent de cheval, en crochet, etc.

En dehors de ces variétés caractéristiques, on trouve encore dans la culture des croisements ou des hybrides très nombreux; il est connu qu'il n'y a pas en agriculture de plante plus sujette à l'hybridation que le maïs.

Le maïs étant une plante dichogame protandre, — c'est-à-dire que l'élément mâle de la fleur arrive à maturité avant l'élément femelle, — sa fécondation croisée est la règle, d'où résulte la facilité de l'hybridation.

On considère souvent les hybrides comme inférieurs aux variétés pures, mais en réalité ce n'est pas toujours le cas.

Les couleurs aussi varient considérablement ; elles sont tantôt jaunes ou blanches, rouges ou violet-foncé, mais les deux premières servent seules à la fabrication de la farine.

§ 3. — *Composition chimique.*

Les proportions varient nécessairement suivant les provenances des qualités analysées.

Voici une moyenne de maïs Danube:

Eau	12,24 %
Cendres	1,20 »
Matières grasses	4,61 »
Cellulose	2,30 »
Hydrates de carbone (amidon, etc.)	68,89 »
Matières azotées	10,76 »
	100,—

Moyenne des maïs des Etats-Unis, d'après M. H. W. Wiley, chimiste du département de l'Agriculture à Washington:

Eau	10,75 %
Cendres	1,50 »
Matières grasses	4,25 »
Cellulose	1,75 »
Hydrates de carbone (amidon, etc.)	71,75 »
Matières azotées	10,— »
	100,—

La *teneur en humidité* est un facteur important pour la détermination de la valeur intrinsèque du maïs; certains maïs de nouvelle récolte contiennent parfois jusque 18 % d'humidité. Cette considération est souvent perdue de vue par les acheteurs.

Le maïs, qui renferme le moins d'humidité, représente, pour un poids donné, le plus de substances utiles. Il est aussi le moins apte à se gâter. L'amidon est l'élément qui détermine la valeur du maïs, quand il s'agit de son emploi dans la fabrication de l'alcool et de l'amidon du commerce.

Les matières azotées ou protéiques sont celles d'après lesquelles on juge de la valeur nutritive du maïs.

§ 4. — *Rapport entre les matières azotées et les autres substances nutritives.*

La composition moyenne typique, que nous avons donnée plus haut et qui représente la moyenne provenant de centaines

d'analyses de maïs Danube, nous montre que le rapport entre les matières azotées et les matières digestibles, c'est-à-dire les hydrates de carbone, plus les matières grasses, multipliées par le coefficient 2,25, donne environ 1 : 8. D'après les règles ordinaires de la physiologie de la nutrition, ce rapport est un peu écarté ; mais si nous retranchons les matières grasses comme étant les matières constitutives les plus digestibles, ce rapport revient à 1 : 7. Il en résulte que l'on ne peut rien invoquer contre l'utilisation du maïs comme aliment pour l'homme et pour les animaux.

Ce fait concorde, du reste, parfaitement avec l'expérience pratique à tous les égards, si l'on considère que dans le sud des Etats-Unis, l'alimentation se fait presque exclusivement au moyen d'une nourriture formée de pain de maïs et de viande grasse de porc.

Il faut encore rappeler que l'on a trouvé d'une manière constante que les matières azotées du maïs ont un coefficient de digestibilité plus grand que les matières azotées du blé.

Il est donc démontré, par la composition chimique, par la digestibilité et par l'expérience, que le maïs renferme une quantité suffisante de matières azotées pour assurer une nutrition convenable, même pour ceux qui doivent exécuter des travaux corporels durs.

Il est certain que la nutrition avec du maïs produit plus de graisse que la nutrition avec de l'avoine, avec du seigle ou avec du froment ; mais le travail physique soutenu empêche tout dépôt de graisse, de sorte que ce défaut perd son importance. Il semble que les matières grasses du maïs soient facilement digérées, assimilées et utilisées sans pertes, en permettant un travail musculaire considérable.

§ 5. — *Poids naturel.*

Le maïs peut également être analysé au double point de vue physique et chimique.

Quoique le maïs ne soit guère vendu sur poids naturel, ce poids, exprimé, par exemple, en kilogrammes par hectolitre, n'en est pas moins un facteur important dans l'évaluation de

sa valeur ; mais comme le maïs est utilisé à des fins industrielles différentes de celles des froments, la question du poids naturel n'a pas cette importance capitale, d'autant qu'on connaît d'excellents maïs pesant relativement peu. Ainsi, le maïs gros grain ne pèse guère plus de 74 76 kilogrammes à l'hectolitre, tandis que les cinquantino pèsent 81/83, et les maïs communs de Moldavie jusque 83/84 kg. par hectolitre.

Le poids de 1000 grains en grammes est également très variable, suivant les qualités. Tandis que certaines sortes ne pèsent que 95 gr., d'autres pèsent 350-400 gr. par 1000 grains.

§ 6. — *Usages.*

Les usages du maïs sont, à leur tour, de natures très différentes ; les petits grains jaunes servent à l'alimentation des volailles, les grains moyens, à l'alimentation du bétail, tandis que les gros grains servent à l'extraction de l'huile de maïs, en amidonnerie et en distillerie, et que les grains blancs et jaune-pâle sont utilisés en boulangerie et en amidonnerie.

A l'état frais, mou, le maïs n'est consommé que dans les pays de production ; d'ordinaire, on l'y soumet à un léger grillage. Dans le commerce, il est vendu à l'état sec.

D'après M. H. W. Wiley, le maïs constitue en Amérique le principal aliment du peuple, et spécialement dans les Etats du sud, où le pain de maïs forme l'aliment prédominant d'une grande partie des habitants. Préparé sous différentes formes, le maïs joue un rôle des plus importants dans l'alimentation de l'homme en Amérique.

En Italie, l'on mange une bouillie faite avec du maïs et de l'eau assaisonnée avec du sel et cuite au four. En France, les paysans mangent cette même farine bouillie, cuite dans des terrines. Ces sortes de galettes sont toujours humides et molles et sont sujettes à se recouvrir de moisissures, qui rendent ce produit malsain.

En Amérique, la farine de maïs est largement mise à contribution dans l'industrie de la boulangerie ; à ce point de vue, il en est beaucoup moins fait usage en Europe.

Quoique le maïs soit très important pour l'alimentation de l'homme, pourtant la plus grande quantité est employée à l'alimentation des animaux et à la fabrication de l'amidon, du whisky et de l'alcool. Pour ces derniers produits, les qualités les plus recherchées sont les maïs communs à gros grains et le maïs dent de cheval, car, outre qu'ils sont d'ordinaire meilleur marché, ils renferment le plus d'amidon susceptible d'être transformé en glucose et ensuite en alcool.

Dans l'alimentation des différents animaux, le maïs tend à occuper chaque jour une place de plus en plus importante, non seulement dans les pays producteurs de maïs, mais aussi dans les pays qui se le procurent par importation.

Même dans la ration alimentaire des chevaux, on remplace aujourd'hui une grande partie de l'avoine par le maïs.

§ 7. — *Farine de maïs.*

D'après M. H. W. Wiley, aux Etats-Unis, on emploie plusieurs procédés pour la fabrication de la farine de maïs (corn meal). Le procédé le plus simple, et jusque dernièrement de beaucoup le plus répandu, consiste dans la mouture des grains de maïs par des meules ; on obtient une seule qualité de farine que l'on soumet à un tamisage grossier.

Des quantités énormes de farine de maïs, fabriquées de cette manière, sont employées encore partout et spécialement dans les Etats du sud. Il est clair que la farine ainsi produite a presque la même composition chimique que le grain de maïs.

Par le tamisage, on obtient une farine plus fine, car on en sépare le son. Cette dernière farine se distingue de la première par une teneur moindre en cellulose et en matières minérales, correspondant à l'élimination partielle ou totale du péricarpe (enveloppe du grain).

A cause de la grande quantité de matières grasses (huile) renfermées dans le germe du grain de maïs, et à cause de ses propriétés hygroscopiques, la farine ainsi préparée est prédisposée à rancir et à moisir. Pour éviter cette altération et afin de produire une qualité de farine de meilleur goût, on a eu

recours à des procédés nouveaux de mouture. Le grain de maïs est introduit d'abord dans une machine (le germinateur) qui le casse en fragments et détache le germe. Après la séparation des germes et des enveloppes, à l'aide des tamis et d'un courant d'air, les fragments sont passés entre des cylindres en fer.

La farine ainsi obtenue est soumise de nouveau au procédé de nettoyage par le tamisage et par le courant d'air et le produit final est ce que l'on nomme la farine granulée (granular meal). Les déchets consistent en enveloppes de grains, germes, parties farineuses, etc., lesquels, d'après la variété des grains, forment de 30 à 35 % de leur poids.

Malgré cela, cette farine plus fine n'est pas voulue dans les Etats du sud, où l'on donne la préférence à la farine préparée d'après le vieux procédé de mouture.

Aux Etats-Unis, on trouve deux variétés principales de maïs de couleur différente : le maïs à grains blancs et le maïs à grains jaunes. Le maïs blanc donne une farine qui ressemble quelquefois, en couleur et en consistance, à la farine de froment.

Les grains jaunes donnent une farine de couleur intense, très appréciée pour ce motif dans certaines contrées ; elle donne sa couleur au pain que l'on en fabrique.

Comme valeur nutritive et comme goût, il y a peu de différence entre ces deux sortes de farines, si elles sont produites par le même procédé.

En Europe, on considère, dit M. Wiley, la farine de maïs comme impropre à la fabrication du pain ; c'est un préjugé qui n'est justifié par rien, si nous tenons compte qu'en Amérique son emploi est très répandu et que la valeur nutritive du maïs est grande. Nourris avec du pain de maïs et avec de la viande de porc, les ouvriers de ce pays (de l'Amérique) sont capables des plus grands efforts dans le travail ; de même, la grande valeur nutritive du pain de maïs a été démontrée, d'une manière éclatante, dans l'alimentation des troupes pendant la guerre civile.

L'expérience et l'analyse chimique nous montrent que, sous

le rapport nutritif, il n'y a presque pas de différence, ou que, s'il en existe, elle est petite, entre le pain de farine de froment et le pain fait de farine de maïs dont on a séparé les parties grossières de l'enveloppe.

Nous avons reproduit ces paroles de M. H. W. Wiley sur la farine de maïs en Amérique, parce qu'elles reflètent assez exactement l'état des choses, dans tous les grands centres producteurs de maïs, et notamment en Argentine et en Roumanie, en ce qui concerne l'utilisation du maïs dans l'alimentation de l'homme.

§ 8. — *Composition de la farine fine.*

La farine ordinaire de maïs obtenue par la mouture du grain entier de maïs, en écartant seulement par le tamisage les parties les plus grossières de l'enveloppe, a la même composition chimique que le grain entier.

Pour la farine fine, l'analyse montre une teneur moindre en matières grasses, en cellulose et en matières azotées, et plus grand en hydrates de carbone. En écartant par les procédés de la mouture les parties de l'enveloppe, plus riche en matières azotées, on diminue la richesse de la farine fine en ces matières ; de même, en éliminant les germes, on diminue la teneur en matières grasses.

La teneur en cellulose est inférieure à celle du grain entier, mais plus grande que celle de la farine fine de froment. Voici la composition chimique de la farine fine américaine, d'après les analyses faites, pour l'armée des Etats-Unis, par le major G. H. Scharpe, de Saint-Louis :

Eau	12,57 %
Matières azotées	7,13 »
Matières grasses	1,33 »
Cendres	0,61 »
Cellulose	0,87 »
Amidon, etc.	77,49 »
	100,—

§ 9. — *Rapport entre la valeur nutritive du maïs et celle du froment.*

L'opinion que les aliments préparés avec du maïs sont moins digestibles et moins nutritifs que ceux préparés avec du froment est très répandue ; pourtant, nous l'avons déjà dit, cette opinion n'est justifiée ni par la composition chimique des deux produits, ni par les expériences de digestion et de nutrition.

L'étude de la composition du grain entier montre que le maïs est tout aussi nutritif que le froment.

La proportion des cendres (matières minérales), dans le maïs et ses dérivés, n'est pas aussi grande que dans le froment ; il existe donc une différence dans ces matières nécessaires à la nutrition ; mais si nous considérons que les céréales renferment en abondance des matières minérales, cette différence en moins n'a pas d'importance.

En ce qui concerne la quantité de matières grasses, en exceptant l'avoine décortiquée, le maïs et ses dérivés occupent le premier rang parmi les céréales. Il renferme en chiffres ronds deux fois plus de matières grasses que le froment, trois fois plus que le seigle et deux fois plus que l'orge.

En hydrates de carbone digestibles, tels que : sucre, amidon, dextrine et cellulose digestible, le maïs a une teneur plus grande que l'avoine décortiquée, presque égale à celle du froment et un peu moins grande que le seigle et l'orge.

Si l'on compare sa teneur en matières azotées avec celle des autres céréales, on observe que le premier rang est occupé par l'avoine, surtout par l'avoine décortiquée, mais le maïs renferme presque la même quantité de matières azotées que les autres principales céréales.

§ 10. — *Expériences de nutrition avec du maïs et du froment.*

Dans les expériences de nutrition entreprises par la station de South Dakota, on a engraissé des porcs avec différentes céréales ; les uns avec du maïs moulu et d'autres avec du froment moulu.

Les résultats sont les suivants :

		Froment	Maïs
Poids initial des porcs	(livres angl.)	205,—	191,—
Accroissement moyen par jour	»	1,32	1,40
Grains consommés en total	»	1144,—	1159,—
Grains correspondant à l'accroissement de 1 livre	»	4,81	4,58
Augmentation de poids pour 100 lbs de grain	»	20,79	21,83
Idem pour 1 bushel	»	14,49	12,22

Ces chiffres montrent qu'à poids égal le maïs a donné de meilleurs résultats que le froment.

§ 11. — *Digestibilité comparée du maïs et du froment.*

La digestibilité comparée du maïs et du froment a été étudiée de près dans la station de Minnesota (Etats-Unis d'Amérique).

Les résultats obtenus, excepté la digestibilité des cendres, sont consignés dans le tableau qui suit:

	Coefficient de digestibilité	
	Froment moulu	Maïs moulu
Substance sèche	82	90
Azote	80	90
Extrait par l'éther (m. grasses) .	70	78
Cellulose	60	48
Matières extractives non azotées	83	94

Comme on peut le voir, le froment est un peu moins digestible que le maïs.

En examinant toutes les expériences faites, on arrive à la conclusion qu'au point de vue de la composition chimique, de la valeur nutritive et de la digestibilité, le maïs et ses produits, à égalité de poids, sont équivalents au froment.

Quand il s'agit de l'emploi du maïs dans l'alimentation de l'homme, il faut aussi prendre en considération le goût.

Il est incontestable que, de deux aliments de composition presque identique et de même digestibilité, le plus apprécié comme goût aura le plus de valeur. En ce qui concerne le goût, on observe les plus grandes divergences d'opinions. Les auteurs européens sont unanimes à considérer le maïs comme impropre à l'alimentation de l'homme; mais, d'un autre côté, l'expérience faite en grand, en Amérique, prouve que le maïs constitue un aliment très goûté et nutritif et qu'une grande partie de la population le préfère au froment.

En tout cas, en ce qui concerne le goût, il faut bien reconnaître que le préjugé joue un grand rôle, et il est très possible que si d'autres nations s'habituent à l'emploi du maïs comme aliment, elles le trouvent tout aussi appétissant qu'on le trouve à présent aux Etats-Unis. Ces appréciations peuvent s'appliquer parfaitement en Argentine et en Roumanie, surtout en ce qui concerne l'appréciation du maïs comme aliment de la population rurale. Ainsi le paysan roumain préfère le maïs sous forme de polenta ou sous forme de pain de maïs au meilleur pain de froment et il ne se sent bien satisfait, au point de vue de son alimentation, que par le maïs. C'est la force de l'habitude, tout aussi bien qu'en Amérique.

§ 12. — *Le pain de maïs.*

Le pain préparé avec du maïs est un aliment très estimé dans les contrées du sud des Etats-Unis; tandis que, dans le nord et dans l'ouest, il est moins consommé, quoiqu'on y cultive beaucoup le maïs.

Le meilleur pain et le plus goûté est celui qui est préparé avec de la farine de maïs moulu grossièrement, dont on a séparé, par tamisage seulement, les parties grossières des enveloppes (le son). La farine, mélangée avec du sel et de l'eau, est pétrie, et la pâte est cuite sans fermentation préalable. D'après la méhtode la plus primitive, la pâte est mise sur une planche de chêne et exposée à la chaleur rayonnante du feu.

Le pain, connu sous le nom de « malaï », et que le paysan roumain prépare au moyen de farine de maïs, diffère de celui

usité en Amérique seulement par la cuisson, qui se fait dans des fours. (1)

§ 13. — *Provenances.*

1. Maïs du Danube, dont les principales dénominations sont : Danube ordinaire ou maïs commun de Valachie et de Moldavie, Danube gros grain, Galatz, Foxian, Cinquantino jaune ou rouge, maïs pignoletto, connu en général dans le pays sous le nom de « maïs rouge » à grains de belle couleur orangé-rougeâtre, plus longs que larges et à cassure vitreuse, maïs

(1) La question de la valeur nutritive du maïs et de celle des autres céréales se rattache aussi au grand problème qui occupe de nos jours les biologistes et les physiologistes : la question des « vitamines ». Les vitamines, appelées encore « facteurs complémentaires » de la nutrition, constitueraient des substances indispensables à la croissance d'abord, et ensuite à l'entretien de l'équilibre physiologique chez l'adulte. Leur absence dans le régime, ou comme on dit, leur « carence », provoque des troubles plus ou moins graves qui finissent par amener, le temps aidant, une issue fatale. C'est à ces « carences » qu'on attribue certaines graves maladies, le rachitisme, la pellagre, le scorbut, etc. ; aussi ces maladies ont-elles reçu le nom général de « avitaminoses ». Les techniciens admettent à présent l'existence de plusieurs vitamines ou de plusieurs groupes de vitamines ; ils distinguent notamment le facteur *A*, soluble dans les graisses, et le facteur *B*, soluble dans l'eau. C'est le facteur *B* que renferment les graines des céréales, *et il se trouve localisé, non dans l'intérieur de la graine, mais dans le péricarpe* (et dans l'embryon). On conçoit que le décorticage supprime la vitamine *B* ; on conçoit donc aussi qu'une alimentation *exclusive* à l'aide d'une nourriture à base de graines décortiquées d'une céréale est insuffisante et dangereuse. Toutefois un régime exclusif de ce genre se fait de plus en plus rare actuellement, du moins dans les circonstances normales. De plus il faut dire que la théorie des vitamines est en pleine élaboration, que les multiples travaux exécutés jusqu'à présent sont loin de fournir des résultats concordants, et qu'en ce moment une grande réserve s'impose encore en ce qui concerne certaines conclusions, trop hâtives peut-être, que quelques auteurs en ont tirées.

commun à grains blancs (peu cultivé), maïs dent de cheval, à grains de couleur orangée, etc.

2. Maïs de Bulgarie et Yougoslavie vendus partiellement sous les dénominations précédentes.

Certaines années, les maïs Danube, mais plus encore les maïs de Yougoslavie luttent avec succès sur les marchés de l'Allemagne méridionale, au grand détriment du maïs La Plata, depuis qu'un service de chalands et bateaux à vapeur très intensif est organisé sur le Danube. Les acheteurs bavarois traitant « *Donau Aufwärts* » (vers l'amont du Danube) achètent « cif Passau » et « Munich » (Bavière), non seulement à des conditions de fret souvent plus avantageuses que celles en vigueur sur le Rhin, mais à des conditions très favorables par rapport à la qualité, qui se constate à Passau ou à Munich, alors que la marchandise embarquée à Anvers ne peut pas donner lieu à arbitrage à Francfort, Mannheim, etc., l'état de la marchandise devant, suivant les usages d'Anvers, être constaté au moment de la réexpédition, et non de l'arrivée dans les stations rhénanes.

3. Maïs de Russie, généralement de grain petit; on traitait également des Odessa gros grain. On cotait Odessa ordinaire, Odessa cinquantino jaune et rouge. On cotait aussi avant la guerre Bessarabie petit et gros grain jaune, Novorossisk gros grain jaune et petit grain jaune ou blanc.

4. Maïs de Turquie, comprend les maïs jaunes, blancs et bigarrés, d'ordinaire gros grains, très secs et très estimés de ce chef.

5. Maïs d'Egypte, Nostra Madri jaune et blanc; maïs bigarré; ne vient plus guère à Anvers.

6. Maïs des Indes; maïs petits et moyens, parmi lesquels, à noter, les Kurrachee blancs, jaunes et rouges, ainsi que les Bombay jaunes, blancs et bigarrés. Malheureusement, ils sont souvent fortement charançonnés.

7. **Maïs Natal.** — Ces maïs n'ont fait leur apparition sur les marchés du continent que depuis peu d'années; ils sont du type dent de cheval et à grain rond; ils sont très estimés parce qu'ils sont généralement bien soignés et assez secs. Ils se traitent sous les dénominations suivantes : Maïs Natal blanc plat, faq (fair average quality, c'est-à-dire qualité bonne moyenne de la saison) et blanc plat choix, blanc rond faq et blanc rond choix; Maïs Natal jaune rond faq, jaune rond choix; Maïs Natal jaune plat faq et jaune plat choix; Maïs Natal bigarré rond faq et bigarré rond choix.

8. **Maïs de La Plata,** traité en quantités très considérables en Europe, où il jouit d'une faveur ininterrompue depuis plusieurs années. Généralement ce maïs arrive en bon état, ce qui n'empêche qu'exceptionnellement, par suite de conditions climatériques défavorables, le maïs s'échauffe rapidement en cours de route. Vers la fin de la saison, il arrive souvent charançonné. Le grain est de dimensions moyennes, d'ordinaire jaune, mais on traite également les variétés blanches et rouges, ainsi qu'un peu de maïs très petit, vendu sous le nom de cinquantino.

9. **Maïs du Canada,** de fort belle qualité, en forme de dent de cheval; sert à falsifier la farine de froment. Les grades officiels sont White Corn (maïs blanc) I, II et III, Yellow corn (maïs jaune) I, II et III, Corn (maïs) II et III.

10. **Maïs des Etats-Unis,** en dent de cheval *(horse tooth)*, blanc, jaune ou bigarré. Cette dernière qualité comprend un mélange de grains rouges, blancs et jaunes. Cette provenance est utilisée en amidonnerie et en distillerie; certaines variétés sont opaques, d'autres sont mates.

STANDARDS AMERICAINS POUR LE MAIS.

Il y a trois catégories de maïs égrenés standardisés, à savoir :

Maïs blanc.

Cette catégorie comprend le maïs dont au moins 98 % de graines au poids sont blancs. Une légère teinte couleur paille ou rose sur les grains de maïs qui sinon seraient blancs, ne les empêche pas d'être classés comme maïs blanc.

Maïs jaune.

Cette catégorie comprend le maïs dont au moins 95 % de grains au poids sont jaunes. Une légère teinte rouge sur les grains de maïs qui sinon seraient jaunes, ne les empêche pas d'être classés comme maïs jaune.

Maïs mixed (mélangé ou bigarré).

Cette catégorie comprend le maïs de couleurs diverses ne rentrant pas, au point de vue de la couleur, dans les limites prévues pour les maïs blanc et jaune. Les grains jaunes ayant le bout blanc doivent être considérés comme maïs mixed.

Les maïs portent en outre les grades 1, 2, 3, 4, 5, 6 et « sample » (échantillon) pour autant qu'ils répondent aux conditions ci-après indiquées.

N° du grade	Poids naturel par bushel	MAXIMA			
		Humidité	Corps étrangers et grains brisés	Maïs avarié	
				Total	Grains échauffés
	Lbs.	o/o	o/o	o/o	o/o
1	55	14,0	2	2	0,0
2	53	15,5	3	4	0,1
3	51	17 5	4	6	0,3
4	49	19,5	5	8	0,5
5	47	21,5	6	10	1,0
6	44	23,0	7	15	3,0
sample (1)	—	—	—	—	—

(1) Le « sample grade » est du maïs d'une des trois catégories respectives, blanc, jaune ou bigarré, ne répondant pas aux conditions prévues pour les grades de 1 à 6 inclusivement ou ayant une odeur étrangère désagréable, commercialement parlant, ou est en voie d'échauffement ou échauffé, ou est infesté de charançons vivants ou d'autres insectes préjudiciables au grain emmagasiné, ou pour tout autre motif de qualité particulièrement inférieure.

a) Le maïs des grades n° 1 à 5 inclusivement doit être froid et doux.

b) Le maïs du grade n° 6 doit être froid, mais peut être moucheté et aigre.

Définitions relatives aux standards officiels des Etats-Unis pour le maïs égrené.

Maïs. — Celui-ci s'entend maïs égrené des variétés dents de cheval.

Base des stipulations. — Toute stipulation de couleur, avarie et avarie provenant d'échauffement s'entend sur base du grain débarrassé des corps étrangers et grains cassés tels que ceux-ci sont définis au paragraphe relatif aux corps étrangers et grains cassés. Toutes autres stipulations doivent s'entendre sur base du grain y compris les corps étrangers et grains cassés.

Pourcentage. — Les pourcentages autres que ceux relatifs à l'humidité sont comptés au poids.

Pourcentage d'humidité. — La teneur en humidité est déterminée pour le maïs au moyen de l'appareil décrit dans le bulletin n° 473 du 30 octobre 1916, publié par le Département de l'Agriculture des Etats-Unis, Bureau of Plant Industry, ou au moyen de tout appareil ou méthode donnant des résultats équivalents.

Poids naturel par bushel. — Le poids naturel par bushel s'entend par Winchester bushel et est déterminé par l'appareil décrit dans le bulletin n° 472 du 30 octobre 1916, publié par le Département de l'Agriculture des Etats-Unis ou au moyen de tout appareil donnant des résultats équivalents.

Corps étrangers et grains cassés. — Les corps étrangers et grains cassés sont des grains et morceaux de grains de maïs et tous corps autres que maïs qui peuvent passer par un crible métallique perforé de trous ronds d'un diamètre de quatorze soixante-quatrièmes de pouce, tous corps autres que maïs restant sur le tamis après criblage.

Grains échauffés. — Les grains échauffés sont tous grains et morceaux de grains de maïs qui ont été nettement décolorés par une chaleur extérieure ou par la chaleur provenant de fermentation.

§ 14. — *Superficie, Production, Rendement et Commerce du Maïs.*

Nous fournissons ci-après les statistiques de ce produit.

Les années mentionnées pour la superficie correspondent aux années au cours desquelles s'est effectuée la récolte.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	hectares	hectares	hectares	hectares	hectares
EUROPE					
Autriche (1)	308.138	42.071	41.386	45.427	60.018
Bulgarie, (1)	614.691	584 843	569.497	575.260	531.342
Espagne	458.909	477.252	472.631	476.538	469.172
État Serbe-Croate-Slovène (1)	2) 583.776	—	1.815.339	1.880.309	1.993.006
France (1)	467.332	301.061	335.560	329.590	319.620
Grèce (1)	3) 110.407	183.439	189.034	200.000	—
Hongrie (1)	2.868.767	—	816.327	876.974	694.388
Italie (1)	1.607.844	1.500.900	1.501.300	1.504.200	1.542.400
Pologne (1)	—	—	43.522	53.302	73.994
Portugal	4) 246.400	286.564	297.070	288.912	—
Roumanie (1)	2.034.235	2.732.249	3 295.418	3.443.990	3.403.854
Russie d'Europe (1)	1.587.629	—	734.542	985.435	2.188.605
Suisse	1.312	2.627	2.300	1.940	1.600
Tchécoslovaquie (1)	—	13.135	149.287	155.753	158.504
AMÉRIQUE					
Canada	125.010	107.081	118.025	120.136	128.849
Etats-Unis	42.180.515	35.520.289	41.155.568	41.982.541	41.451.587
Guatémala	5) 242.335	272.833	223.930	125.241	183.953
ASIE					
Corée	63.302	88.676	90.436	—	91.828
Inde britannique (6)	2.932.154	3.446.172	2.511.412	2.563.528	—
Indochine	3) 139.076	—	161.800	106.936	—
Japon	53.796	61.359	60.815	61.890	—
Kouang-Toung	40 103	48.569	45.882	50.678	—
Philippines	383.700	430.715	537.135	543.828	549.960
Russie d'Asie (1)	491.816	—	57.331	—	3.933
Siam	7) 5.793	6.206	4.325	4.819	5.552
AFRIQUE					
Afrique équatoriale française	8) 11.300	—	—	—	—
Algérie	13.837	6 028	9.082	9.572	7.732
Egypte	9) 690.042	725.269	784.260	844.030	—
Maroc français	11) 287.222	192.226	195.776	247.495	216.666
Tunisie	3) 17.600	18.361	10.145	22.161	—
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	3.524.850	3 312.000	3.273.900	2.971.850	3.177.155
Chili	23.720	25.065	28.068	24.352	27.333
Paraguay	12.250	—	—	—	—
Uruguay	288.400	199.933	231.300	273.856	312.195
ASIE					
Indes néerl.: Java et Madoura (6).	12)1.545.903	1.936.032	1.976.499	1.493.305	1.572.794
AFRIQUE					
Madagascar	13) 53.741	—	—	90.938	—
Maurice	13) 1.097	779	872	607	—
Nyassaland (14)	3) 467	4.007	2.674	2.191	—
Rhodésie septentrionale (15)	65.252	70.199	75.370	73.542	89.030
Union de l'Afrique du Sud (15)	13) 872.819	1.619.845	1.543.745	—	—
OCÉANIE					
Australie	142.943	107.430	115.044	123.503	—
Iles Fiji	1.094	1.304	1.745	977	—
Nouvelle-Zélande	3.381	3.668	4.659	4.258	—

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Ancienne Serbie, moyenne de trois années. — (3) Une année seulement. — (4) Moyenne 1914, 1915, 1916 et 1918. — (5) Moyenne 1914 à 1918. — (6) Chiffres incomplets. — (7) Moyenne de deux années. — (8) Moyenne 1916 à 1918. — (9) Moyenne de trois années. — (10) Maïs et sorgho. — (11) Moyenne 1915 à 1918. — (12) Moyenne 1916-17 à 1918-19. — (13) Moyenne de quatre années. — (14) Culture des Européens seulement, dont le rendement est évalué, en moyenne à 8 quintaux par hectare. Le maïs est cultivé aussi par les indigènes sur une superficie d'environ 80.000 hectares. — (15) Culture des Européens seulement.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
EUROPE					
Autriche (1)	3.762.575	537.356	540.697	640.306	883.191
Bulgarie, (1)	6.953.724	6.466.555	5.296.479	4.160.781	3.931.808
Espagne	6.743.455	6.491.226	7.034.216	6.324.272	6.815.644
État Serbe-Croate-Slovene (1)	3)7.618.934	—	25.689.963	18.743.119	22.641.730
France (1)	5.661.834	2.568.720	3.878.140	2.639.990	3.219.730
Grèce (1)	4)1.511.945	1.918.188	2.038.030	2.000.000	—
Hongrie (1)	49.294.768	—	12.742.081	8.052.950	8.253.785
Italie (1)	25.486.000	21.805.000	22.683.000	23.452.000	19.507.000
Pologne (1)	—	—	274.809	575.530	705.037
Portugal	5)2.585.204	2.477.356	2.977.191	2.889.120	—
Roumanie (1)	27.302.810	35.905.508	46.238.468	28.178.653	28.081.795
Russie d'Europe (1)	17.837.184	—	—	—	17.127.114
Suisse	28.760	72.800	71.000	55.460	47.000
Tchécoslovaquie (1)	—	113.843	2.450.621	2.395 763	2.510.764
AMÉRIQUE					
Canada	4.393 719	4.303.056	3.643.469	3.785.765	3.504.830
Colombie	6)1.660.714	—	—	—	—
Etats-Unis	588.957.478	595.864.915	815.012.422	779.447.212	733.269.755
Guatémala	7)1.586.412	1.254 508	1.031.896	1.103.440	1.374.629
Guyane néerlandaise	11.464	14.300	20.783	18.394	—
République Dominicaine	8) 80.887	89.635	89.388	—	—
San Salvador	9)1.059.690	1.272.610	2.708.200	—	—
ASIE					
Corée	573.278	513.353	626.135	—	737.210
Inde britannique (2)	8)21.050 123	25.106.521	20.026.236	24.446.091	—
Indochine	10)1.596.767	—	1.456.200	—	—
Japon	869.466	1 024 600	1.012.024	1.087.396	—
Kouang-Toung	441.273	420.497	522.119	663.942	—
Philippines	4)2.538.513	3.292.934	4.275.817	3.992.718	3.721.541
Russie d'Asie (1)	4.011.719	—	—	—	6.372
AFRIQUE					
Algérie	151.900	60.000	64.424	90.000	70.070
Egypte	8)15.520.948	16.250.770	17.925.272	15.660.753	—
Maroc français (11)	5)1.266.758	791.009	991 727	1.498.757	1.159.289
Sierra Leone	10) 7.437	8.636	12 193	7.112	7.112
Tunisie	57.840	65.000	28.000	90.000	119.664
OCÉANIE					
Hawaï	4) 21.231	29.244	—	—	—
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	48.694.000	65.710.000	58.530.000	44.750.000	33.900.000
Brésil	12)37.978.402	49.996 977	47 360 959	45.869.140	—
Chili	390.748	367.273	427.994	437.048	—
Paraguay	13) 159.000	—	—	—	—
Uruguay	1.554.670	1 169.420	2.004.250	1.225.768	2.191.609
ASIE					
Indes néerl.: Java et Madoura	14)12.753.440	15.558.579	15 144.000	11.495.000	12.065.700
AFRIQUE					
Madagascar	13) 982.228	—	—	1.076.977	—
Maurice	15) 35.054	27.433	30.481	20 321	—
Nyassaland (16)	6 290	35 437	15 196	18.277	—
Rhodésie méridionale (17)	13) 465.972	1.016.539	1.107.456	601.130	1.315.411
Union de l'Afrique du Sud	13)7.544.566	8.499.442	12.108.346	11.013.891	12.799.584
OCÉANIE					
Australie	2.554.531	1.718.125	1.843.803	1 991.550	—
Iles Fiji	11.782	10.619	14.595	13 713	—
Nouvelle-Zélande	106 578	103.071	127.220	124.072	—

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Chiffres incomplets. — (3) Ancienne Serbie; moyenne de trois années. — (4) Une année seulement. — (5) Moyenne 1915 à 1918. — (6) Année 1915. — (7) Moyenne de deux années. — (8) Moyenne de trois années. — (9) Année 1918. — 10) Moyenne 1914 à 1918. — (11) Maïs et sorgho. — (12) Moyenne 1916-17 et 1917-18. — (13) Moyenne de quatre années. — (14) Moyenne 1916-17 à 1918-19. — (15) Année 1918-19. — (16) Culture des Européens seulement. Le maïs est cultivé aussi par les indigènes sur une surperficie d'environ 80.000 hectares dont le rendement est évalué, en moyenne, à 8 quintaux par hectare. — (17) Culture des Européens seulement.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Hémisphère septentrional	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
EUROPE					
Autriche (1)	12.2	12,8	13,1	14,1	14,7
Bulgarie (1)	11,3	11,1	9,3	7,2	7,4
Espagne	14.7	13,6	14,9	13,3	14,5
État Serbe-Crotate-Slovène (1)	(2) 13.0	—	14,2	10.0	11,3
France (1)	12,1	8,5	11,6	8.0	10,1
Grèce (1)	(3) 13.7	10,5	10,8	10,0	—
Hongrie (1)	17,2	—	15,6	9,2	11,9
Italie (1)	15,8	14,5	15,1	15,6	12.6
Pologne (1)	—	—	6,3	10,8	9,5
Portugal	(4) 10,5	8,6	10,0	10 0	—
Roumanie (1)	13,1	13,1	14,0	8,2	8,2
Russie d'Europe (1)	11,2	—	—	—	7.8
Suisse	21,9	27,7	30,9	28,6	29,4
Tchécoslovaquie (1)	—	8,7	16,4	15,4	15,8
AMÉRIQUE					
Canada	35,2	40,2	30,9	31,5	27.2
États-Unis	16,3	16,8	19,8	18,6	17,7
Guatémala	—	4,6	4,6	8,8	7,5
ASIE					
Corée	9,0	5,8	6,2	—	8,0
Indochine	(5) 11.4	—	9,0	—	—
Japon	16,2	16,7	16,6	17.6	—
Kouang-Toung	11,0	8,7	11,4	13.1	—
Philippines	(3) 6,6	7,6	8,0	7,3	6,8
Russie d'Asie (1)	8,2	—	—	—	1,6
AFRIQUE					
Algérie	11,0	10,0	7,1	9,4	9,1
Égypte	(6) 22.5	22,4	22,9	18,6	—
Maroc français	(7) 5.4	4,1	5,0	6,1	5,4
Sierra Leone	(5) 3,0	2,7	3,0	2,9	3,5
Tunisie	3,3	3,5	2,8	4,1	—
OCÉANIE					
Hawaï	(3) 16,5	12,0	—	—	—
Hémisphère méridional	1909-10 à 1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23
AMÉRIQUE					
Argentine	13,6	19,8	17,9	15,1	12,2
Chili	16,5	14,7	15,2	17,9	—
Paraguay	(8) 13,0	—	—	—	—
Uruguay	6,5	5,8	8,7	4,5	7,0
AFRIQUE					
Madagascar	(8) 16,2	—	—	11,8	—
Maurice	—	35,2	35,0	33,5	—
Nyassaland (9)	13,2	8,8	5.7	8,3	—
Rhodésie méridionale (10)	(3) 8,8	14,5	14,7	8.2	14,6
Union de l'Afrique du Sud	(8) 8,6	5,2	7,8	—	--
OCÉANIE					
Australie	17.7	16,0	16,0	16,1	—
Iles Fiji	10,3	8,1	8,4	14,0	—
Nouvelle-Zélande	31,2	28,1	27,3	29,1	—

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* (2) Ancienne Serbie, moyenne de trois annees. — (3) Une année seulement. — (4) Moyenne 1915, 1916 et 1918. — (5) Moyenne 1914 à 1918. — (6) Moyenne de trois années. — (7) Moyenne 1915 à 1918. — (8) Moyenne de quatre années. — (9) Culture des Européens. Le maïs est cultivé aussi par les indigènes sur une superficie d'environ 80.000 hectares dont le rendement est évalué, en moyenne 8 quintaux par hectare. — (10) Culture de Européens seulement.

PAYS	Moyenne 1909 à 1913	1919	1920	1921	1922
Europe	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux	quintaux
Allemagne (1)	8.169 203	—	4 089.317	18.705.235	10.854.161
Autriche (1)	3.524 822	(2) 331.171	1.301.599	1.701.620	875.655
Belgique	6.551.556	352 077	2.662.111	4 910.944	4.173.810
Danemark (1)	2 890.853	1.962.819	2.491.498	4.608.040	4.364.513
Espagne	2 483.040	637 339	1.960.739	3.034 310	4.462.459
Finlande	66.091	53.957	72.799	55.784	30.558
France (1)	4.745.954	1.368 591	4.454.424	3.346.014	5.360.005
Grande-Bretagne et Irlande	21.135.503	8.565.674	17.191.427	18.673.435	18.898.396
Grèce (1)	—	56.352	86.800	260.919	46.249
Hongrie (1)	1.162.841	0	24	10.715	59.682
Italie (1)	3.783.298	1.966.910	3.200.030	4 563.390	5.044.540
Norvège	270.962	695 544	663.237	896.286	884.743
Pays-Bas	7.513.622	2.204.853	3.893.865	9.000.581	8.795.060
Pologne	—	—	—	451.109	133.007
Portugal	425.183	408.931	319.327	—	—
Roumanie (1)	60.242	145 197	109.043	5	0
Russie	85.049	—	—	—	804.772
Suède	374.729	812.547	385.942	1.053 261	504.564
Suisse	1.012.787	1.339.583	244.564	1 297.292	1.271.974
Tchécoslovaquie (1)	—	29.450	79.841	1.988.674	987.432
Amérique septentrionale					
Canada	2.655.059	1.623.699	2.708.437	3.129 883	3.359.457
Etats-Unis	3) 751.714	2 848.142	1.977.370	41.682	28.658
Uruguay	60.577	58.922	305 650	67.534	20.679
Asie					
Algérie	58.668	1.172	124.240	110 980	53.659
Egypte	119.581	2.051	107.987	199.696	1.602
Tunisie	113.215	0	281.989	182.694	100.583
Océanie					
Australie	111.787	155.116	47.765	7.116	140.387

Maïs. — Exportation.

Europe					
Autriche (1)	63.188	0	9.591	8.620	1.226
Belgique	1.947.158	38.998	435.079	1.784.584	106.204
Bulgarie, (1)	2.079.932	0	1.052 978	557.638	422.712
Espagne	11.264	122.737	47.736	145.223	300
Etat Serbe-Croate-Slovène (1)	4) 1.075.552	—	1.270.775	3.172 605	114.593
France (1)	25.315	2.170	32.703	113.049	3.191
Grande-Bret. et Irl. (Réexport.)	344.698	6.039	144.467	278.196	96.638
Hongrie (1)	3.402 902	3.767	3.116	287.977	4.273
Italie (1)	59.254	20	1.020	200	1.740
Pays-Bas	2.222.741	119	3.965	85.731	71.150
Roumanie (1)	9.897.281	6.502	4.400.681	7.691.487	2.916.486
Russie	7.628.954	—	—	—	—
Amérique septentrionale					
Canada	4.349	7 797	4.869	6.736	6.717
Etats-Unis	11.010.736	2.843.015	4 511.655	32.760 814	41.558.376
Amérique méridionale					
Argentine	29.402.018	22.271.020	44.107.470	28 348.730	27.713.230
Brésil	979	34.754	44.262	359.667	127.340
Uruguay	50.283	2.420	448	53.070	31.392
Asie					
Chine	35.176	441.622	174 102	30.174	123.580
Inde britannique	3) 147.449	681	31.634	30.420	36 410
Indes néerlandaises	308.574	0	0	0	0
Indo-chine	880.227	12.437	88.160	328.713	619.172
Afrique					
Dahomey et dépendances	57.546	279	259	19.843	4.146
Egypte	17.422	686	8	98.052	25.836
Maroc français	51.650	211.040	31.585	132.622	216.580
Rhodésie méridionale	21.431	306.623	377.438	319.105	29.4
Union de l'Afrique du Sud	982.195	1.117.034	316.042	3.525.510	2.468.346

(1) *Les données ne sont pas comparables entre elles à cause des changements territoriaux survenus pendant la période considérée.* — (2) Six derniers mois. — (3) Moyenne 1912 et 1913. — (4) Moyenne 1909 à 1912.

TITRE III.

Récoltes et Battages.

§ 1. — *Epoques des récoltes du froment.*

Il ne se passe pas un jour sans que, sur quelque point de la terre, le fermier ne fauche et ne batte afin de pourvoir à l'alimentation de l'humanité.

Dès la fin de *décembre* et le commencement de *janvier*, la moisson bat son plein dans la République Argentine, au Chili et dans l'Australie méridionale.

En *janvier*, on récolte le froment dans la plupart des districts de l'Australie, en Nouvelle-Zélande, au Chili et dans quelques régions de l'Amérique du Sud.

En *février* et *mars*, c'est dans la Haute-Egypte et dans l'Inde qu'on procède à la moisson.

En *avril*, c'est encore dans l'Inde, puis c'est le tour de la Basse-Egypte, de la Perse, de la Syrie, de l'Asie Mineure, de l'île de Chypre, du Mexique et du Cuba.

En *mai*, celui de l'Asie centrale, de la Chine, du Japon, de l'Algérie, du Maroc et aux Etats-Unis dans le Texas.

Juin voit la moisson en Turquie, en Grèce, en Italie, en Espagne, en Portugal, dans le sud de la France, et en Amérique, dans les Etats de Californie, Mississipi, Alabama, Géorgie, Caroline N. et S., Tennessee, Virginie, Kentucky, Kansas, Arkansas, Utah, Colorado et Missouri.

En *juillet*, la moisson commence dans la plus grande partie de la France, dans le sud de l'Angleterre, en Suisse, en Allemagne, en Autriche, en Hongrie, dans le sud de la Russie, en Roumanie et en Bulgarie, dans le Haut-Canada et aux Etats-Unis, dans les Etats de New-England, New-York, Pennsylvanie, Ohio, Indiana, Michigan, Illinois, Iowa, Wisconsin, Minnesota du Sud et Nebraska.

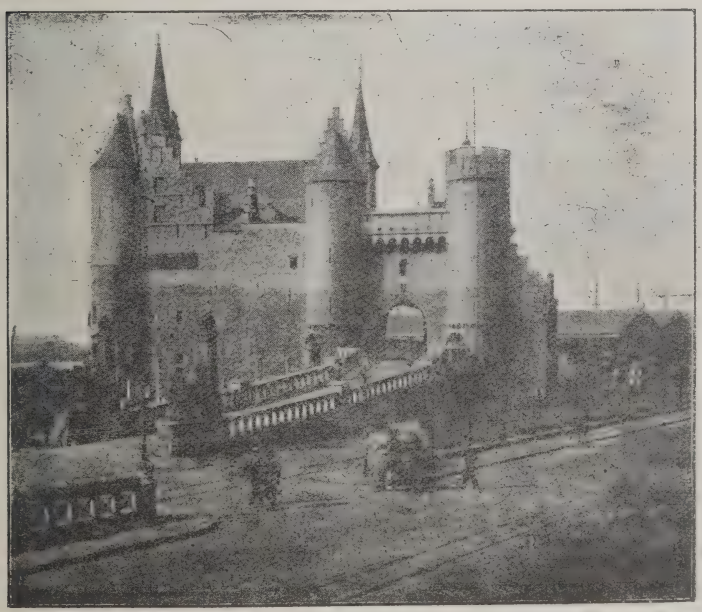
En *août*, continuation dans les pays ci-dessus, auxquels il faut ajouter la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Pologne, la Russie Centrale, la Grande-Bretagne, le Manitoba, le Bas-Canada, la Colombie Britannique, et aux Etats-Unis, les Etats de l'Orégon, Washington, Minnesota Central et du Nord, Dakota.

En *septembre* et en *octobre*, la moisson se fait en Ecosse, en Suède, en Norvège et dans le nord de la Russie.

Enfin, en *novembre*, on récolte le froment dans l'Afrique du Sud, au Pérou et dans le nord de l'Australie.

En *décembre*, comme nous l'avons vu plus haut, la récolte se fait au Chili, en Argentine et en Australie, dans la Nouvelle Galles du Sud.

Il en résulte que la faux moissonne et que le fléau bat à toute époque de l'année, en quelque point de la terre.



ANVERS. — Le Steen ou « Bourg », situé le long de l'Escaut. (Dans le fond, les hangars.)

§ 2. — *Epoques des battages et égrenages des céréales par pays.*

Pays	Froment	Orge	Avoine	Maïs
Afghanistan	avril	—	—	oct/nov.
Algérie	mai	juin	mai	juillet/août
Allemagne	juillet/août	septembre	—	—
Angleterre	août-sept.	septembre	juillet/août	—
Arabie	avril	—	août-sept.	—
Argentine	décembre	janvier/février	nov./déc.	mars/avril
Asie centrale	mai	—	—	—
Australie	nov./déc.	—	déc./janvier	janvier
Autriche	juillet	juillet	juillet	septembre
Belgique	août	août-sept.	août	—
Bosnie Herzég.	— —	—	—	septembre
Bulgarie	juillet	août-sept.	juillet	sept./oct.
Burma	février/mars	—	—	—
Canada	juillet/août	—	juillet/août	octobre
Chili	décembre	—	—	avril
Chine	mai	—	—	mars/avril
Chypre	avril	—	—	—
Cuba	avril	—	—	—
Danemark	août	—	août	—
Egypte	février/mars	—	—	septembre
Espagne	juin	mai	juin	octobre
Etats-Unis	mai (Winter w.)	sept./oct.	juin/août	sept./nov.
Etats-Unis	août (Spring w.)	août (Cal.)	—	—
France	juin/juillet	juillet/août	juin/juillet	octobre
Grèce	juin	—	—	—
Hollande	août	sept./oct.	août	—
Hongrie	juillet	juillet	—	septembre
Inde Bombay	avril/mai	—	—	sept./nov.
» Calcutta	mars/avril	—	—	—
» Kurrachee	mai/juin	—	—	—
Italie	juin	—	juin	sept./oct.
Japon	mai	—	—	—
Java	—	—	—	mars/avril
Mexique	avril	—	—	septembre
Norvège	septembre	—	—	—
Pérou	—	—	—	janvier
Perse	avril	—	—	—
Portugal	juin	—	—	octobre
Roumanie	juin/juillet	juillet	juillet	sept./oct.
Russie du Nord	sept./oct.	août-sept.	octobre	—
Russie du Sud	juillet	juillet	juillet	août-sept.
Suède	septembre	—	sept./oct.	—
Tunisie et Tripoli	mai	juin	—	—
Turquie d'Europe	juin	juillet	—	—
Turquie d'Asie	mai/juin	juin	—	—
Union de l'Afr. du S.	novembre	—	novembre	septembre
Uruguay	décembre	—	—	mars/avril
Yougoslavie	juillet	—	—	septembre

TITRE IV.

Les Pays exportateurs.

CHAPITRE I. — ETATS-UNIS D'AMERIQUE.

§ 1. — *Agriculture.*

1. Considérations générales. — L'agriculture est et restera encore longtemps, pour l'Amérique, l'« affaire » la plus importante. Trente pour cent de la population vit sur la ferme et la valeur des récoltes s'est élevée en 1920 à onze milliards de dollars, en 1921 à sept milliards et en 1922 à neuf milliards, tandis que la valeur du bétail et de ses produits s'est élevée ces mêmes années à sept milliards et demi de dollars, six milliards et cinq milliards et demi.

Il est à remarquer que ce prodigieux développement ne trouve pas uniquement son origine dans les simples causes naturelles, comme une situation climatérique très favorable, ou une augmentation de la population agricole. Non, elle tient avant tout à un travail plus rationnel et plus soigné.

2. Méthodes de culture. — Les procédés rudimentaires et extensifs qui semblaient être naguère la caractéristique du fermier transatlantique ont fait place à des méthodes de culture plus judicieuses. On s'imaginait assez volontiers que les Américains demandaient au sol des moissons successives jusqu'à ce que la terre fût épuisée, ou qu'il fallût la laisser en friche ; qu'en certains endroits, les fumiers s'accumulaient dans les parcs à bestiaux et les étables et que, plutôt que de s'en débarrasser pour recouvrir les champs, on démontait les hangars et les bâtisses pour les reconstruire dans un endroit moins encombré.

Tout cela peut avoir été le cas, il y a quelques années; toujours est-il qu'il faut revenir de ces idées préconçues que les faits démentent constamment.

3. **Outillage.** — Personne n'ignore qu'au point de vue de l'outillage mécanique, aucun fermier n'est mieux pourvu que celui de l'Amérique. Toujours à l'affût d'améliorations de toute nature, l'agriculteur et l'industriel ont combiné leurs efforts pour trouver un remède au mal dont souffrait l'agriculture, nous voulons dire la rareté de la main-d'œuvre. Ce mal d'ailleurs, après avoir perdu beaucoup de son acuité ces dernières années, s'est aggravé ces derniers temps à la suite de la promulgation de lois restrictives sur l'immigration.

Des instruments perfectionnés remplacent avec avantage les bras trop chers. Si, au début, l'énorme étendue du sol vierge invitait les premiers pionniers à une culture superficielle, ils ne tardèrent pas cependant à constater que les rendements cessaient d'être rémunérateurs. Ils reconnurent la nécessité de rendre au sol sa fertilité par une alternance judicieuse des récoltes. Les procédés extensifs firent bientôt place à des méthodes de culture intensive qui sont de plus en plus en honneur, l'emploi de fumier naturel et d'engrais artificiels devenant journellement d'un usage plus général.

4. **Intervention gouvernementale.** — Dans ces réformes graduelles, parfois radicales, le fermier américain est puissamment aidé par le ministère de l'agriculture. Non point, comme le dit spirituellement le vicomte S. d'Avenel, — auquel nous empruntons quelques-uns de ces détails typiques — que l'Etat américain passe son temps à couronner le bœuf gras, les veaux et les génisses, comme cela se fait chez nous, la possession de ces animaux remarquables devant suffire à rémunérer leurs propriétaires; mais le gouvernement fédéral intervient pour faire à ses frais des essais qu'un particulier isolé ne pourrait entreprendre. Son rôle est celui du courtier — non du bienfaiteur — il avertit, il conseille, il ne sanctionne pas le succès; il propose des « affaires », laissant aux intéressés le choix de profiter ou non de son expérience et de faire l'essai à leur tour.

C'est ainsi que le gouvernement expédie, aux frais de la République, dans tous les pays et sous toutes les latitudes, des douzaines d'explorateurs, dont la mission consiste à se procurer de nouvelles plantes, de nouvelles graines qui puissent être introduites avec profit aux Etats-Unis. Toutes les contrées du globe sont visitées par ces commis-voyageurs en agronomie. Des expériences sont faites sur environ 200 terrains répartis en 44 Etats et distribués de manière à constituer une étude de toutes les divisions physiques de l'Union, de toutes les cultures et des moyens de les favoriser. Des millions de brochures traitant de questions agricoles sont répandues d'une frontière à l'autre. Ce système de travail, inauguré il y a quelques années, a enrichi l'agriculture américaine de nombreuses variétés nouvelles. Ainsi on a importé du sud de la Russie, au printemps de 1899, un froment dur, dont il fut récolté 50.000 boisseaux en 1901, et dont 6 millions de boisseaux furent exportés en 1907 en Europe à un prix supérieur de fr. 1,80 l'hectolitre au grain ordinaire.

A la Suède on a emprunté, il y a quelques années, une avoine de choix qui se répand dans le nord depuis le Wisconsin jusqu'au Montana.

Du Caucase est venue l'avoine de « 60 jours », avantageuse aux Etats du centre-ouest parce qu'elle mûrit beaucoup plus tôt et échappe ainsi à la gelée et aux insectes, dans les saisons où les autres variétés en sont gravement affectées.

Deux orges algériennes ont aussi été acclimatées avec un grand succès dans le sud, entre le Texas et la Californie; parfaitement adaptées à ces sols d'une nature particulière, elles donnent de 50 à 80 % de plus que les autres sols. De même le blé d'hiver de Kharkoff est devenu presqu'aussi populaire que le blé de Turquie du Kansas.

5. **Rendement.** — Il faut toutefois se garder de se faire du cultivateur américain et de ses méthodes, une idée trop favorable et de ne considérer que la masse totale des richesses que le sol de l'Union produit chaque année. Le « record » appartient sans aucun doute au fermier transatlantique, mais

lorsqu'on considère séparément le rendement de chaque terre en particulier, on constate que le fermier européen, taxé de routine et « d'atavisme agricole », n'en est pas moins très supérieur à son confrère américain et que sous le rapport de la capacité de produire, ce dernier a encore un très grand pas à faire. Aussi bien, nous ne pouvons sans réserve admettre l'appréciation du vicomte d'Avenel qui dit que « le propre de la science agricole, en Europe, est de n'être généralement bien connue que des personnes étrangères à cette profession ». Science théorique, peut-être; science pratique, consistant à arracher du sein de la terre la quintescence qu'elle peut produire, non. En ce qui concerne cette dernière qualité, nous laissons loin derrière nous tous les producteurs d'outre-mer.

6. **Statistiques.** — Les récoltes des Etats-Unis jouant un rôle capital dans la fixation du prix mondial des grains et les rapports officiels détaillés sur les récoltes paraissant régulièrement, comme nous l'expliquons plus loin dans ce chapitre, nous pensons utile de reproduire ici par Etat le détail de la superficie et de la production des principales céréales. De cette façon, il sera possible d'apprécier à leur juste valeur les bonnes ou mauvaises nouvelles des récoltes en se rendant compte des superficies auxquelles elles s'appliquent et de l'importance des récoltes qu'elles affectent normalement. Ces rapports officiels étant rédigés sur la base des poids et mesures en vigueur aux Etats-Unis, nous avons jugé préférable de ne pas réduire ceux-ci au système métrique, afin d'assurer la comparabilité des statistiques. Nous fournissons donc ci-après les chiffres de la superficie ensemencée, du rendement et de la production du froment d'hiver, du froment de printemps, du seigle, de l'orge, de l'avoine et du maïs en 1921-1922 (ensemencement en 1921, récolte en 1922). Les chiffres de la production sont sujets à revision en décembre 1923.

Superficie ensemencée, rendement et production des Etats-Unis par Etat en 1921-1922.

ÉTAT OU TERRITOIRE	Froment d'Hiver			Froment de Printemps		
	Superf.	Rendmt. par acre	Production	Superf.	Rendmt. par acre	Production
	—	—	—	—	—	—
	Acres	*Bush.*	*Bushels*	*Acres*	*Bush.*	*Bushels*
Maine	—	—	—	11.000	25,0	275.000
New Hampshire	—	—	—	—	—	—
Vermont	—	—	—	9.000	21,0	189.000
Massachusetts	—	—	—	—	—	—
Rhode Island	—	—	—	—	—	—
Connecticut	—	—	—	—	—	—
New York	445.000	19,5	8.678.000	21.000	16,0	336.000
New Jersey	77.000	20,0	1.540.000	—	—	—
Pennsylvania	1.364.000	18,5	25.234.000	14.000	15,0	210.000
Delaware	109.000	16,2	1.766.000	—	—	—
Maryland	578.000	16,5	9.537.000	—	—	—
Virginia	830.000	12,5	10.375.000	—	—	—
West Virginia	240.000	11,5	2.760.000	—	—	—
North Carolina	612.000	9,0	5.508.000	—	—	—
South Carolina	165.000	8,0	1.320.000	—	—	—
Georgia	190.000	8,0	1.520.000	—	—	—
Florida	—	—	—	—	—	—
Ohio	2.516.000	14,0	35.224.000	28.000	15,0	420.000
Indiana	2.052.000	14,5	29.754.000	4.000	11,0	44.000
Illinois	3.030.000	17,5	53.025.000	166.000	14,5	2.407.000
Michigan	1.014.000	14,0	14.196.000	9.000	14,5	130.000
Wisconsin	95.000	18,6	1.767.000	81.000	15,3	1.239.000
Minnesota	89.000	19,0	1.691.000	1.850.000	13,7	25.345.000
Iowa	689.000	23,0	15.847.000	68.000	15,0	1.020.000
Missouri	3.100.000	12,5	38.750.000	5.000	13,5	68.000
North Dakota	—	—	—	8.740.000	14,1	123.234.000
South Dakota	96.000	19,0	1.824.000	2.893.000	13,2	38.188.000
Nebraska	3,942.000	14,5	57.159.000	235.000	11,4	2.679.000
Kansas	9.741.000	12,6	122.737.000	15.000	10,0	150.000
Kentucky	650.000	11,5	7.475.000	—	—	—
Tennessee	472.000	9,5	4.484.000	—	—	—
Alabama	23.000	9,5	218.000	—	—	—
Mississipi	5.000	12,0	60.000	—	—	—
Louisiana	—	—	—	—	—	—
Texas	1.249.000	8,0	9.992.000	—	—	—
Oklahoma	3.300.000	9,5	31.350.000	—	—	—
Arkansas	86.000	13,0	1.118.000	—	—	—
Montana	386.000	16,5	6.369.000	2.313.000	14,7	34.001.000
Wyoming	38.000	17,0	646.000	142.000	17,0	2.414.000
Colorado	1.262.000	13,0	16.406.000	358.000	15,0	5.370.000
New Mexico	45.000	5,0	225.000	60.000	11,0	660.000
Arizona	49.000	26,0	1.274.000	—	—	—
Utah	159.000	14,0	2.226.000	135.000	25,6	3.456.000
Nevada	3.000	19,7	59.000	18.000	27,3	491.000
Idaho	444.000	19,5	8.658.000	679.000	23,0	15.617.000
Washington	1.426.000	16,3	23.244.000	1.000.000	9,2	9.200.000
Oregon	844.000	20,0	16.880.000	249.000	11,5	2.864.000
California	712.000	21,5	15.308.000	—	—	—
Etats-Unis	42.127.000	13,9	586.204.000	19.103.000	14,1	270.007.000

Superficie ensemencée, rendement et production des Etats-Unis par Etat en 1921-1922.

ÉTAT OU TERRITOIRE	Seigle			Orge		
	Superf.	Rendmt. par acre	Production	Superf.	Rendmt. par acre	Production
	Acres	*Bush.*	*Bushels*	*Acres*	*Bush.*	*Bushels*
Maine	—	—	—	4.000	28,0	112.000
New Hampshire	—	—	—	1.000	28,0	28.000
Vermont	—	—	—	10.000	29,0	290.000
Massachusetts	3.000	19,0	57.000	—	—	—
Rhode Island	—	—	—	—	—	—
Connecticut	5.000	20,0	100.000	—	—	—
New York	55.000	16,0	880.000	158.000	26,0	4.108.000
New Jersey	61.000	19,0	1.159.000	—	—	—
Pennsylvania	220.000	17,0	3.740.000	12.000	25,5	306.000
Delaware	5.000	14,1	70.000	—	—	—
Maryland	17.000	15,2	258.000	4.000	32,0	128.000
Virginia	40.000	11,5	460.000	9.000	27,5	248.000
West Virginia	10.000	12,0	120.000	—	—	—
North Carolina	40.000	8,0	320.000	—	—	—
South Carolina	6.000	10,0	60.000	—	—	—
Georgia	18.000	9,5	171.000	—	—	—
Florida	—	—	—	—	—	—
Ohio	87.000	14,2	1.235.000	73.000	19,5	1.424.000
Indiana	318.000	12,0	3.816.000	42.000	17,0	714.000
Illinois	256.000	16,0	4.096.000	190.000	29,5	5.605.000
Michigan	648.000	12,8	8.294.000	140.000	25,0	3.500.000
Wisconsin	489.000	14,6	7.139.000	443.000	32,1	14.220.000
Minnesota	1.154.000	19,0	21.926.000	908.000	26,5	24.062.000
Iowa	60.000	19,0	1.140.000	150.000	28,4	4.260.000
Missouri	28.000	12,0	336.000	5.000	23,0	115.000
North Dakota	1.581.000	15,5	24.506.000	1.008.000	25,5	25.704.000
South Dakota	439.000	18,0	7.902.000	952.000	23,0	21.896.000
Nebraska	188.000	11,2	2.106.000	242.000	18,0	4.356.000
Kansas	71.000	12,0	852.000	1.074.000	18,0	19.332.000
Kentucky	20.000	11,5	230.000	6.000	28,0	168.000
Tennessee	20.000	9,0	180.000	14.000	22,5	315.000
Alabama	1.000	5,0	5.000	—	—	—
Mississipi	—	—	—	—	—	—
Louisiana	—	—	—	—	—	—
Texas	13.000	9,0	117.000	93.000	19,0	1.767.000
Oklahoma	31.000	10,0	310.000	129.000	17,0	2.193.000
Arkansas	1.000	12,0	12.000	—	—	—
Montana	126.000	14,5	1.827.000	77.000	25,0	1.925.000
Wyoming	21.000	14,0	294.000	10.000	31,0	310.000
Colorado	97.000	9,0	873.000	186.000	19,0	3.534.000
New Mexico	2.000	4,0	8.000	10.000	14,0	140.000
Arizona	—	—	—	25.000	33,0	825.000
Utah	12.000	10,0	120.000	18.000	35,0	630.000
Nevada	—	—	—	6.000	29,4	176.000
Idaho	11.000	15,0	165.000	85.000	34,0	2.890.000
Washington	19.000	8,9	169.000	74.000	24,5	1.813.000
Oregon	37.000	12,0	444.000	80.000	27,0	2.160.000
California	—	—	—	1.152.000	32,0	36.864.000
Etats-Unis	6.210.000	15,4	95.497.000	7.390.000	25,2	186.118.000

Superficie ensemencée, rendement et production des Etats-Unis par Etat en 1921-1922.

ÉTAT OU TERRITOIRE	Avoine			Maïs		
	Superf.	Rendmt. par acre	Production	Superf.	Rendmt. par acre	Production
	—	—	—	—	—	—
	Acres	*Bush.*	*Bushels*	*Acres*	*Bush.*	*Bushels*
Maine	130.000	38,0	4.940.000	32.000	41,0	1.312.000
New Hampshire	18.000	38,0	684.000	24.000	43,0	1.032.000
Vermont	87.000	36,0	3.132.000	82.000	42,0	3.444.000
Massachusetts	10.000	34,0	340.000	65.000	40,0	2.600.000
Rhode Island	1.000	31,0	31.000	14.000	40,0	560.000
Connecticut	11.000	28,0	308.000	77.000	45,0	3.465.000
New York	1.059.000	30,0	31.770.000	798.000	35,5	28.329.000
New Jersey	72.000	31,0	2.232.000	236.000	42,0	9.912.000
Pennsylvania	1.213.000	34,0	41.242.000	1.573.000	44,0	69.212.000
Delaware	7.000	23,0	161.000	185.000	29,4	5.439.000
Maryland	58.000	30,0	1.740.000	635.000	40,0	25.400.000
Virginia	166.000	20,0	3.320.000	1.904.000	28,0	53.312.000
West Virginia	200.000	23,0	4.600.000	604.000	34,0	20.536.000
North Carolina	178.000	21,0	3.738.000	2.526.000	20,0	50.520.000
South Carolina	406.000	24,0	9.744.000	2.062.000	14,5	29.899.000
Georgia	474.000	18,0	8.532.000	4.385.000	12,0	52.620.000
Florida	37.000	13,0	481.000	750.000	14,0	10.500.000
Ohio	1.472.000	27,0	39.744.000	3.823.000	39,0	149.097.000
Indiana	1.370.000	21,0	28.770.000	4.765.000	37,0	176.305.000
Illinois	3.860.000	28,5	110.010.000	8.819.000	35,5	313.074.000
Michigan	1.498.000	33,0	49.434.000	1.720.000	35,3	60.716.000
Wisconsin	2.465.000	41,2	101.558.000	2.209.000	44,5	98.300.000
Minnesota	4.021.000	35,5	142.746.000	3.979.000	33,0	131.307.000
Iowa	6.023.000	37,0	222.851.000	10.123.000	45,0	455.535.000
Missouri	1.117.000	16,0	17.872.000	6.150.000	28,5	175.275.000
North Dakota	2.388.000	33,0	78.804.000	680.000	27,5	18.700.000
South Dakota	2.400.000	31,0	74.400.000	3.861.000	28,5	110.038.000
Nebraska	2.408.000	23,3	56.106.000	7.296.000	25,0	182.400.000
Kansas	1.494.000	19,0	28.386.000	5.098.000	19,3	98.391.000
Kentucky	234.000	18,3	4.282.000	3.145.000	28,0	88.060.000
Tennessee	229.000	19,0	4.351.000	3.280.000	23,0	75.440.000
Alabama	277.000	20,0	5.540.000	3.638.000	14,0	50.932.000
Mississipi	140.000	19,0	2.660.000	2.918.000	17,5	51.065.000
Louisiana	56.000	22,3	1.249.000	1.706.000	17,0	29.002.000
Texas	1.455.000	23,0	33.465.000	5.729.000	20,0	114.580.000
Oklahoma	1.500.000	20,0	30.000.000	3.200.000	18,0	57.600.000
Arkansas	264.000	24,0	6.336.000	2.350.000	19,5	45.825.000
Montana	600.000	32,0	19.200.000	219.000	25,0	5.475.000
Wyoming	158.000	32,0	5.056.000	65.000	24,0	1.560.000
Colorado	185.000	25,0	4.625.000	1.145.000	16,0	18.320.000
New Mexico	62.000	15,0	930.000	182.000	13,6	2.475.000
Arizona	20.000	31,0	620.000	39.000	30,0	1.170.000
Utah	86.000	39,0	3.354.000	32.000	24,4	781.000
Nevada	3.000	37,2	112.000	1.000	21,1	21.000
Idaho	162.000	38,0	6.156.000	52.000	38,0	1.976.000
Washington	202.000	39,4	7.959.000	67.000	41,0	2.747.000
Oregon	267.000	25,0	6.675.000	69.000	33,0	2.277.000
California	150.000	35,0	5.250.000	116.000	36,0	4.176.000
Etats-Unis	40.693.000	29,9	1.215.496.000	102.428.000	28,2	2.890.712.000

§ 2. — *Rapports gouvernementaux sur la situation agricole.*

1. **Utilité générale.** — Le but du gouvernement central, en instituant une commission spéciale chargée de réunir toutes les données possibles sur la situation agricole, fut avant tout de protéger l'agriculteur contre les manœuvres des spéculateurs. A défaut de rapports gouvernementaux, l'agriculteur pourrait difficilement se faire une idée juste de la situation de la récolte dans le reste du pays. Il pouvait sans doute parfaitement connaître les perspectives de la récolte dans son propre rayon, mais, en pratique, comme les prix du jour dépendent bien plus de l'état général de la récolte de tout le pays que des circonstances locales affectant la récolte d'un rayon particulier, il avait tout intérêt à ce qu'une publication officielle mît obstacle à la diffusion de rapports tendancieux lancés dans le pays par des personnes intéressées. Ce serait une erreur de croire, toutefois, que seuls les fermiers aient intérêt à connaître les perspectives générales.

Pour l'industrie, il est de la plus haute importance de savoir d'avance si les récoltes seront abondantes ou maigres. En effet, puisque l'agriculture reste l'industrie fondamentale, on peut dire que le pouvoir d'achat du peuple américain est en proportion directe de l'abondance de la récolte et que, plus celle-ci promet d'être brillante, plus grande sera la demande à laquelle l'industrie devra pouvoir faire face pour tous les fabricats qui, de près ou de loin, se rapportent à l'agriculture. Enfin, les lignes de chemins de fer comme les services de transport fluvial et maritime ont tout intérêt à pouvoir prendre en temps utile les dispositions nécessaires pour l'expédition des produits.

C'est en 1862 que le gouvernement central créa le département « chargé de recueillir et de publier toutes les informations d'intérêt général se rapportant à l'agriculture ».

2. **Agents et correspondants.** — Cinquante-trois agents voyagent continuellement d'un point à l'autre dans les Etats qui leur sont attribués et correspondent directement avec le « Bureau Central » du Département de l'Agriculture. Ils observent personnellement l'état des cultures et s'entourent de tous

renseignements possibles auprès des producteurs. Ils restent en communication régulière avec un grand nombre de correspondants qui leur remettent chaque mois des rapports détaillés. Ces rapports sont contrôlés par les agents d'Etat compétents avant d'être envoyés au bureau central.

A la fin de la récolte, un très grand nombre de fermiers envoient également au Département le résultat de leur moisson et les rapports de près de 30.000 moulins et élévateurs complètent la collection des renseignements sur lesquels seront basées les estimations. Bref, près de 180.000 correspondants contribuent à l'élaboration du travail gigantesque qui rentre dans les attributions du Bureau des affaires agricoles. Tous les rapports sont, à leur arrivée à Washington, enfermés dans un coffre-fort d'où ils ne sortent qu'à la fin de chaque mois, le jour où les estimations finales sont faites par un comité comprenant de 5 à 7 membres, présidé par le statisticien en chef.

3. **Travaux de la commission.** — Se basant sur les rapports des correspondants, chaque membre établit à part lui les statistiques dont il est question; les cinq résultats sont ensuite comparés entre eux et les chiffres définitifs sont établis sous le contrôle du président de la commission.

Pour empêcher toute corruption, les membres de ce comité sont renouvelés chaque mois.

Les sessions se tiennent dans les bureaux du statisticien en chef, bureaux que les membres ne peuvent quitter et dont l'entrée est rigoureusement interdite; toute communication avec le dehors, soit par voie téléphonique ou autre, est rendue impossible tant que le rapport n'est prêt.

4. **Objets des rapports.** — Les statistiques relatives aux céréales sont publiées aux jour et heure fixés un mois à l'avance et notamment le septième ou huitième jour de chaque mois entre 12 et 14 heures 30.

Ces conclusions s'appliquent naturellement, chaque mois, à des questions différentes. Ainsi, pour les mois de janvier et février, les statistiques ne se rapportent qu'au nombre et à la valeur des têtes de bétail. Le rapport ayant trait au mois de

mars est un relevé des stocks de grains existants chez les fermiers et du poids naturel par bushel du froment, de l'orge et de l'avoine moissonnés l'année précédente.

Les renseignements sur la condition des récoltes commencent à être donnés chaque année lors de la publication des rapports concernant le mois d'avril; ils contiennent la condition du froment d'hiver et du seigle au premier jour du mois, l'apparition des maladies et les pertes éventuelles probables.

Au début de mai, les récoltes ne sont pas assez avancées pour donner une évaluation adéquate; il n'y a donc question que du froment d'hiver et du seigle, et éventuellement de la superficie ensemencée en froment, qui a dû être abandonnée pour une raison quelconque et qui sera sans doute encore froment d'hiver et la condition des principales récoltes.

La publication relative au mois de juin donne la superficie ensemencée en froment de printemps, en orge et en avoine, ainsi que la condition du froment d'hiver.

Le mois suivant, c'est le tour de la superficie ensemencée du maïs, avec mention de l'état de culture du froment d'hiver, du froment de printemps, des seigle, orge et avoine.

Le rapport du mois d'août indique le rendement moyen du froment d'hiver et la condition des principles récoltes.

Celui de septembre fait connaître la condition des froment de printemps, orge et avoine au moment de la moisson, ainsi que l'état de culture du maïs.

La cédule concernant le mois d'octobre mentionne le rendement moyen par acre du froment de printemps, de l'orge et de l'avoine; elle indique également l'état de culture du maïs.

Le rapport de novembre fait connaître le rendement par acre du maïs.

Enfin, le rapport pour le mois de décembre renseigne sur la surface ensemencée en froment d'hiver et en seigle semés en vue de la récolte de l'année suivante et sur l'état de culture du froment d'hiver, ainsi que du seigle. Il fournit, en outre, des estimations par Etat de la superficie ensemencée, rendement moyen par acre, la production totale et la valeur à la ferme de toutes les céréales.

Il ne faudrait pas croire cependant que l'activité du bureau des statistiques se borne aux estimations relatives aux céréales ; pareils rapports sont élaborés mensuellement et avec une aussi grande minutie pour un ensemble d'environ cinquante moissons différentes, comprenant notamment le coton, le sucre, le tabac, le bétail, les fruits, etc., etc.

5. **Transmission des rapports.** — Dès l'heure fixée pour la publication, les chiffres sont transmis par fil aux agences des journaux qui ont tôt fait de répandre la nouvelle dans le monde entier. En outre, des cartes postales contenant les principales données sont immédiatement envoyées aux 77.000 bureaux de postes des Etats-Unis.

6. **Puplications spéciales.** — Le Bureau des affaires agricoles publie en outre mensuellement une revue, le *Crop Reporter*, dont 120.000 exemplaires sont distribués par tout le pays.

7. **Bases des calculs.** — Il reste à examiner comment et sur quelles bases les chiffres des estimations sont établis. Lorsque chaque correspondant a, dans sa sphère, déterminé la superficie ensemencée, ses bulletins renseignent, mois par mois, les conditions de la récolte exprimées en pourcentages, le chiffre de 100 % représentant le « normal ».

8. **« Normal ».** — Contrairement à ce qu'on serait porté à penser, le « normal » *n'est pas* l'équivalent d'une condition moyenne, mais une condition *au-dessus* de la moyenne, promettant une récolte supérieure à une récolte moyenne. Le « normal » n'est pas non plus la meilleure récolte que le terrain donné puisse produire, mais est un peu moins que ceci.

Il faut entendre par « normal » une condition de grain parfaitement sain, au développement normal duquel aucun obstacle ne s'est opposé, comme la sécheresse, la grêle, les insectes, etc.

Si l'ensemble des récoltes dans les divers Etats ne représente quasi jamais une condition telle, il ne s'ensuit nullement que chaque année, dans plusieurs districts, ces circonstances favorables ne puissent être réunies ; dès que ces circonstances sont réunies, la condition est exprimée pour ce district particulier par le chiffre 100.

Dans une région où le « normal » représente par exemple un rendement en maïs de trente bushels par acre, une condition exprimée par 90 donnerait une prévision de 27 bushels et 80 donnerait 24 bushels. Par contre, si l'on considère dans une région donnée un « normal » comme représentant 40 bushels, une condition de 90 (ou 10 % de moins que le « normal ») indiquerait un rendement de 36 bushels, 80 indiquerait 32 bushels, 70 en indiquerait 28.

Puisque le « normal » n'est pas l'équivalent du maximum qu'un champ puisse produire, le chiffre 100 peut parfois être dépassé lorsque les circonstances sont tellement favorables qu'elles font prévoir un rendement supérieur au « normal ». Dans ce cas, la condition sera exprimée par 105, 110, etc., suivant que les prévisions sont de 5 % ou 10 % de plus que le « normal ».

Il résulte de ce qui précède que le « normal » représente nécessairement pour chaque parcelle de terre un rendement différent. Pour déterminer la valeur du « normal » dans son district, chaque correspondant se rapporte aux moyennes, par exemple des dix années précédentes. Si, pour le maïs, cette moyenne est estimée à 79,7 % et que le rendement moyen par acre dans la même période a été de 25,6 bushels, il en conclut que, pour atteindre le « normal », ou une « condition moyenne de 100 », le rendement probable doit être d'environ 32,1 bushels par acre, 79,7 étant à 25,6 comme 100 est à X ou 32,1.

9. **Condition moyenne et prévisions.** — Pour connaître la condition moyenne générale, il ne suffit donc pas de prendre simplement la moyenne de toutes les conditions, il faut qu'au préalable on ait multiplié toutes ces moyennes séparément par la surface ensemencée à laquelle elles se rapportent.

Pour obtenir le chiffre de la récolte probable on multiplie donc pour chaque Etat la condition moyenne de cet Etat exprimée en pour cent, par le rendement correspondant au «normal». On obtient ainsi le rendement probable par acre. Ce rendement est alors multiplié par la surface ensemencée, donnant ainsi pour chaque Etat la récolte probable.

La somme des prévisions établies pour tous les Etats donne la récolte probable globale des Etats-Unis.

§ 3. — *Organisation du commerce d'exportation.*

1. Généralités. — La commission fédérale du Commerce, nommée en vertu de la Résolution N° 133 du Sénat, prise au cours de la 2e session du 67e Congrès, à l'effet de procéder à une enquête sur le commerce des grains aux Etats-Unis, rédigea sous la date du 16 mai 1922 un rapport fort intéressant dont nous résumons ci-après quelques passages.

Le commerce d'exportation des grains est particulièrement complexe, car il exige non seulement des connaissances techniques relatives au produit et à l'exportation, mais en outre des renseignements nombreux et précis sur le change, le fret intérieur, les fluctuations dans le taux des frets maritimes et la possibilité de se procurer le tonnage nécessaire, l'état des cultures et des récoltes de tous les grands pays exportateurs et importateurs, les besoins, les excédents exportables et les stocks. Comme le grain exporté des Etats-Unis est cultivé principalement dans l'intérieur, surtout dans la vallée du Mississipi, loin des ports d'exportation, il faut le transporter en wagons ou au moyen d'un système combiné de wagons et de bateaux d'intérieur vers les ports d'embarquement. Avant 1921, le producteur n'exportait jamais directement lui-même.

2. Elévateurs. — Le grain destiné à l'exportation passe d'ordinaire au préalable par de grands élévateurs, de chemins de fer ou de port, où il est mélangé. D'ordinaire le grain est chargé directement de l'élévateur sur le navire. Les petits élévateurs de port ont une capacité d'environ 30.000 à 50.000 tonnes; les grands d'environ 100.000 à 150.000 tonnes.

Le nombre total des élévateurs dans l'intérieur du pays s'élève à 250 avec une capacité de 216.726.645 bushels et dans les ports à 302 avec une capacité de 261.507.223 bushels, formant ainsi un total de 552 élévateurs, pouvant contenir 478.233.868 bushels de grains.

Un grand nombre d'élévateurs de chemin de fer et de port sont exploités comme objet d'utilité publique. Les frais de

transport, nettoyage, pesage et assurance sont souvent aussi importants que le coût primitif du grain payé au producteur, surtout pour les qualités inférieures. Le port d'embarquement est d'ordinaire situé sur l'Atlantique ou le Golfe du Mexique. Le prix est habituellement établi pour livraison au port de destination et comprend alors le fret et l'assurance. Dès la fin de l'embarquement, le vendeur tire une traite à vue sur l'acheteur dans la monnaie prévue au contrat et la vend immédiatement à une banque au cours du change du jour.

3. Exportateurs. — Comparativement peu de négociants en céréales étrangers ont des succursales aux Etats-Unis. Lorsqu'elles achètent du grain aux Etats-Unis, la plupart des firmes étrangères traitent avec des maisons d'exportation américaines. Un certain nombre de négociants étrangers ont établi des relations avec des firmes américaines qui, moyennant commission, agissent en qualité d'agents de ces négociants étrangers.

Il y a plusieurs grands établissements étrangers qui possèdent des succursales aux Etats-Unis, surtout à New-York, et en ont également dans les principaux centres d'importation et d'exportation notamment à Londres, Liverpool, Anvers, Rotterdam, Hambourg, Buenos-Ayres, Rosario, Bombay, Kurrachee, etc. Les succursales aux Etats-Unis de ces établissements traitent une très forte proportion du total des exportations de céréales et surtout de froment.

En 1921, trente-six sociétés exportèrent chacune au moins un million de bushels (boisseaux) de froment. Il y avait, en outre, cinq firmes de Baltimore qui refusèrent de fournir des renseignements à la Commission fédérale et qui ne figurent donc pas dans la liste ci-après, quoique leur chiffre d'exportation soit probablement supérieur à un million de bushels. Dans les chiffres ci-dessous se trouve comprise l'exportation de froment canadien passant par les ports américains. L'exportation totale de froment américain en 1921 s'éleva à 280.000.000 de bushels environ, auxquels il faut ajouter 65.000.000 de bushels de froment canadien exporté par les ports américains, soit ensemble environ 345.000.000 de bushels.

Le tableau ci-après comprend les noms des exportateurs dans l'ordre de l'importance des quantités exportées par chacun d'eux et du pourcentage de l'exportation totale du pays (froment américain et canadien) ; les deux dernières colonnes comprennent les chiffres cumulés.

Sociétés dont l'exportation de froment, en 1921, dépassa 1.000.000 de bushels avec quantités et pourcentages.

Sociétés	Quantités en bushels	Pourcentage de l'exportation totale des Etats-Unis *	Quantités cumulées en bushels	Pourcentages cumulés
Sanday & Co., New-York	51.587.922	15,0	51.587.922	15,0
Louis Dreyfus & Co., New-York	36.768.353	10,7	88.356 275	25,6
P. N. Gray & Co. (Inc.), New-York	19.084 944	5,5	107.441.219	31,1
Barnes-Ames Co., Duluth et bureaux auxiliaires de New-York	17.332.000	5,0	124.773.219	36,2
J. Rosenbaum Grain Co., Chicago, et bureaux auxiliaires de Chesapeake Export Co. (Inc.), New-York	13.965.974	4,0	138.739 193	40,2
Kerr, Gifford & Co. (Inc.), Portland, Oreg.	12.200 000	3,5	150.939.193	43,8
C. F. & G. W. Eddy (Inc.), Boston	11.001.578	3,2	161.940.771	46,9
Grain Growers Export Co. (Inc.), New-York	9.612.975	2,8	171.553.746	49,7
Melady Grain Co., New-York	8.369.229	2,4	179.922.975	52,2
Wm. H. Muller & Co. (Inc.), New-York	8.215.365	2,4	188.138.340	54,5
Norris Grain Co., Chicago, Kansas City, et New-York	8.137.100	2,4	196.275.440	56,9
E. A. Strauss & Co. (Inc.), New-York	8.000.000	2,3	204.275.440	59,2
C. B. Fox Co. (Inc.), Nouvelle Orleans	7.938.897	2,3	212.214 337	61,5
Albert C. Field (Inc.), New-York	7.655.859	2,2	219.870.196	63,7
Power, Son & Co., New-York	7.348.170	2,1	227.218.366	65,9
Northern Grain & Warehouse Co. Portland, Oreg	6.000.000	1,7	233.218.366	67,6
Balfour, Guthrie & Co., San Francisco, Calif.	5.941.200	1,7	239.159.566	69,3
Hall-Baker Grain Co., Kansas City et New-York	5.443.287	1,6	244 602.853	70,9
Pacific Grain Co., Portland, Oreg	5.213.950	1,5	249.816.803	72,4
Hansen Produce Co. (Inc.), New-York	4.975.841	1,4	254.792.644	73,9
Milmine, Bodman & Co. (inc.), New-York	4.614.874	1,3	259.407.518	75,2
Webb & Kenward (Inc.) New-York	4.300.000	1,2	263.707.518	76,4
Armour Grain Co., Chicago	3 973.357	1,2	267.680.875	77,6
Donahue-Stratton Co., Milwaukee	3.940.150	1,1	271.621.025	78,7
Commercial Union of America (Inc.), New-York	3.616.027	1,0	275.237.052	79,8
Schilthuis American Trading Co., New-York	2 919.419	0,8	278.156 471	80,6
Suzuki & Co., Portland, Oreg.	2.175.000	0,6	280.331.471	81,3
Mitsui & Co., (Ltd.) Portland, Oreg.	1.900 000	0,6	282.231 471	81,8
Blake-Dobbs Co. (Inc.), New-York	1.807.650	0,5	284 039.121	82,3
Gray-Rosenbaum Grain Co. (Inc.), Portland, Oreg.	1.804.145	0,5	285.843.266	82,9
Langenberg Bros. Grain Co., St. Louis et Nouvelle-Orléans	1.584.740	0,5	287.428.006	83,3
Peoples Industrial Trading Corporation, New-York	1.506.000	0,4	288.934.006	83,8
The Updike Grain Co., Omaha, Nebr.	1.393.300	0,4	290.327.306	84,2
James Carruthers & Co. (Inc.), New-York	1.324.000	0,4	291.651 305	84,5
Mitsubishi Shoji Kaisha (Ltd.) Seattle, Wash.	1.138.614	0,3	292.789 920	84,9
Cooperative Wholesale Society (Ltd.), New-York	1.096.000	0,3	293.885.920	85,2

* Exportation totale des Etats-Unis, environ 345.000.000 de bushels en 1921, y compris le froment canadien.

Il résulte de ce tableau que deux firmes (succursales de maisons étrangères) exportèrent, en 1921, 25,6 % du total des exportations de froment des Etats-Unis, que 4 firmes exportèrent 36 %, que 8 firmes exportèrent 50 %, que 21 firmes exportèrent 75 % et que 36 firmes exportèrent 85 %. Il est à remarquer que si les chiffres des cinq maisons de Baltimore avaient été compris dans ces totaux, les pourcentages auraient sans doute été plus élevés et auraient dépassé un total de 90 %. Le solde, soit moins de 10 %, peut-être seulement 5 %, fut exporté par environ 50 sociétés, chacune exportant moins d'un million de bushels.

Les succursales de maisons étrangères opèrent presque exclusivement suivant ordres reçus de la maison-mère. Elles n'ont pratiquement rien à faire en ce qui concerne la vente de la marchandise et ne sont en fait que des agents acheteurs et expéditeurs. Aussi les pertes et bénéfices sont-ils pris par la maison-mère, la succursale prélevant tout au plus une commission, par exemple, un demi-cent par bushel pour couvrir ses frais.

La maison-mère reçoit ainsi des renseignements de toutes ses succursales établies dans tous les centres principaux et, abondamment documentée sur tout ce qui se passe dans le monde entier relativement aux besoins et aux disponibilités, elle peut passer ses ordres en connaissance de cause, beaucoup plus sûrement que ses concurrents, moins bien documentés.

4. **Prix.** — La plupart du temps, les offres faites par les succursales sont exprimées en autant de cents au-dessus du prix du terme de Chicago ou de Winnipeg, par exemple, 32 cents au-dessus du prix de Chicago pour le terme de mai, de sorte que si ce terme est de $ 1,10, le prix cif doit s'entendre $ 1,42. Cette différence doit couvrir tous les frais de manipulation, transport et assurance.

5. **Mouvement du grain.** — Quand le grain est arrivé jusqu'aux élévateurs de province, il est dirigé vers les grands marchés intérieurs tels Kansas City, Chicago, Minneapolis, Duluth ou vers les grands marchés maritimes, tels Galveston, Nouvelle-

Orléans, Portland (Oreg.) Baltimore, Philadelphie et New-York, où il est vendu aux « dealers » (négociants). Les grains expédiés vers les marchés maritimes directement des élévateurs de province sont d'ordinaire vendus par ceux-ci aux grandes maisons étrangères ou à d'autres commerçants exportateurs ou encore à des « fobbers », c'est-à-dire à des firmes qui ne vendent que f. o. b. (franco à bord) à des exportateurs.

Il est difficile de déterminer la proportion du grain expédié directement des élévateurs de province et celui envoyé d'abord aux élévateurs de chemin de fer où il est préalablement nettoyé et mélangé; elle varie entre 50 et 70 % pour le premier, contre 50 et 30 % pour le second.

6. Terme. — Les maisons étrangères passent rarement leurs ordres d'achat directement en province, quoique occasionnellement elles puissent en envoyer à des courtiers établis dans quelque petit marché de province où il y a une spécialité. La plupart des achats effectués par les filiales des maisons étrangères sont faits en bourse de New-York par l'intermédiaire de courtiers. Ces derniers sont en rapports constants avec les négociants établis sur les marchés intérieurs. Le représentant de la filiale étrangère passe un ordre d'achat pour du blé se trouvant par exemple à Buffalo. Cet ordre est basé sur le cours du terme. L'acheteur de la marchandise effective (la succursale étrangère en l'occurence) achète donc à terme une quantité égale à celle de la transaction en marchandise effective et, à l'époque de la livraison de celle-ci, cède son terme à son vendeur.

Ainsi le négociant qui a 100.000 bushels en magasin se sera couvert antérieurement par une vente à terme de 100.000 bushels sur un mois quelconque. Au moment où ce négociant vend sa marchandise effective, par exemple à $ 0,30 au-dessus du terme, il est à la baisse de 100.000 bushels à terme; sa position à terme est nivelée par la cession du terme que lui fait son acheteur (la succursale étrangère). Quand l'acheteur fixe un prix net, par exemple $ 1,40 par bushel, il n'a pas à se préoccuper de cession de terme.

Les opérations à terme qui servent de couverture sont faites

en Amérique sur une vaste échelle ; il s'en conclut également sur simple opinion, mais il semble que les maisons étrangères prennent plus volontiers une « position » à terme que les maisons américaines.

7. **Stocks.** — Quelques maisons étrangères importantes maintiennent un courant régulier de grain vers certains ports, afin d'alimenter régulièrement leur commerce. Ceci les oblige à constituer des stocks en Amérique afin de pouvoir répondre à des besoins urgents, surtout si les marchés étrangers n'achètent, momentanément, que « de la main à la bouche ». Ces stocks sont maintenus de préférence dans les ports de mer, mais ils le sont aussi dans les grands élévateurs de Buffalo et d'autres marchés intérieurs, ainsi que dans des allèges à Buffalo.

L'habitude de faire des mélanges de grain est très répandue. Il est reconnu que le grain destiné à l'exportation est d'ordinaire de la qualité la plus inférieure admise pour le grade attribué au grain.

L'exportateur vendant d'ordinaire poids garanti au débarquement s'assure contre des pertes possibles auprès de sociétés qui assument ce risque moyennant commission et qui d'une part paient la valeur de tout manquant, d'autre part conservent pour elles tout excédent éventuel.

8. **Bénéfices.** — Les fonds employés dans le commerce d'exportation consistent dans une large mesure en argent emprunté. Des livres examinés par la commission, il résulte que 50 % des capitaux étaient empruntés ; pour 1921, ce pourcentage était de 40 %.

Les bénéfices varient considérablement dans le commerce des grains. En 1920, le bénéfice net des exportateurs s'éleva à 53 % des capitaux et des réserves investis ; il fut de 34 % pour les « fobbers » (négociants vendant f. o. b.) Ces chiffres excluent les résultats des opérations à terme. Ceux-ci compris, les taux furent de 58 % et 35 % respectivement. Si l'on considère tous les capitaux utilisés (capitaux, réserves et argent emprunté), le rendement bénéficiaire dans cette même année

1920 fut de 27 % pour les exportateurs et de 18 % pour les « fobbers » terme exclu. Terme compris, les taux furent de 29 % et de 20 % respectivement.

En 1921, le rendement des capitaux et réserves investis, terme exclu, fut de 3 % de perte pour les exportateurs et de 31 % de bénéfice pour les « fobbers ». Terme compris, les exportateurs gagnèrent 30 % et les « fobbers » 38 %. Si l'on considère tous les capitaux utilisés, les bénéfices sont respectivement 3 1/2 % pour les exportateurs et 23 % pour les « fobbers », terme exclu, et 19 % pour les exportateurs et 27 % pour les « fobbers », terme compris.

Ces chiffres sont la moyenne des résultats de 15 exportateurs en 1920 et 18 exportateurs en 1921.

En 1920, les chiffres extrêmes furent, pour les exportateurs, de 7 % de perte pour une firme, contre 475 % de bénéfice pour une autre; en 1921, ils furent de 55 % de perte à 640 % de bénéfice.

Pour les « fobbers », les résultats s'appliquent en 1920 à six firmes et en 1921 à 8 firmes. Les extrêmes furent en 1920 : 73 % de perte et 65 % de bénéfice. En 1921, 55 % de perte et 285 % de bénéfice.

9. Capitaux engagés. — Les affaires en grains ne nécessitant guère d'immobilisations en constructions ou en matériel, presque tous les fonds utilisés sont toujours immédiatement réalisables et proviennent pour une large part d'emprunts. Pour 26 sociétés ayant exporté d'Amérique 134.000.000 de bushels de froment en 1921, soit environ 49 % de la quantité totale exportée, les capitaux utilisés s'élevèrent au total à $ 51.711.000 dont $ 25.010.000 provenaient d'argent emprunté. L'exportateur emmagasine le grain et le revend d'ordinaire à brève échéance, parfois le même jour. Les recherches faites ont permis d'établir que les capitaux des sociétés sur lesquelles a porté l'enquête (capitaux et réserves) furent réemployés 23 fois en 1920 et 31 fois en 1921, en moyenne. Certaines sociétés réemployaient leur capital jusque cent fois au cours d'un exercice; c'est ce qui explique que malgré que le bénéfice fût petit

sur chaque affaire, il put être considérable sur l'ensemble de leurs opérations.

§ 4. — *Exportation.*

Depuis une dizaine d'années, l'exportation de froment des Etats-Unis a pris un développement considérable. Pour en avoir une idée exacte, il est nécessaire de tenir compte en même temps de l'exportation de la farine. Nous réduisons celle-ci en froment sur la base de : un baril=4 1/2 bushels.

Exportation de froment et de farine de froment des Etats-Unis de 1910 à 1922.

ANNÉE	EXPORTATION DE		
	Froment	Farine réduite en froment	Total
	bushels	bushels	bushels
1910	24.257.392	37.665.904	61.923.296
1911	32.668.615	50.661.135	83.329.750
1912	61.654.523	47.796.934	109.451.457
1913	99.308.968	55.251.927	154.760.895
1914	173.861.944	57.460.828	231.322.772
1915	205.925.577	70.480.800	276.406.377
1916	154.049.686	64.705.500	218.755.186
1917	106.196.318	62.667.526	168.863.844
1918	111.177.103	97.680.150	208.857.253
1919	148.086.470	119.024.464	267.110.934
1920	218.287.334	89.342.964	307.630.298
1921	280.057.601	75.603.622	355.661.223
1922	164.691.565	67.610.826	232.302.391

Le port de New-York, qui jusqu'en ces dernières années tenait la tête pour les exportations, a cédé du terrain devant la Nouvelle-Orléans et Galveston, dont les progrès apparaissent clairement du tableau suivant.

Les exportations de froment canadien par le port de New-York constituent pour ce dernier un appoint très sérieux. Voici les statistiques des exportations de New-York en 1921 et 1922 de froment des Etats-Unis, de froment canadien ainsi que l'exportation de ces deux combinés.

Exportation de froment des Etats-Unis et du Canada en 1921 et 1922.

	Froment des Etats-Unis		Froment du Canada		Total des Etats-Unis et du Canada	
	1921	1922	1921	1922	1921	1922
	bushels	bushels	bushels	bushels	bushels	bushels
Maine et New Hampshire (1)	280.742	384.076	9.428.576	15.108.728	9.709.318	15.492.804
Massachusetts (2)..	183.160	444.286	2.336.882	7.482.492	2 520.042	7.926.778
New-York	22.476.576	18.769.377	31.804.947	35.883.534	54.281.523	54.652.911
Philadelphie.....	15.443.926	18.706.590	15.484.945	27.701.320	30.928.871	46.407.910
Maryland (3)	15.602.542	12.990.244	5.961.569	10.773.778	21.564.111	23.764.022
Galveston	92.122.075	20.479.646	—	—	92.122.075	20.479.646
Nouvelle Orleans..	57.031.709	27.464.223	—	—	57.031.709	27.464.223
Autres ports.....	76 916.871	65.453.123	—	—	76.916.871	65.453.123
Total....	280.057.701	164.691.565	65.016.919	96.949.852	345.074 520	261.641.417

(1) Port principal : Portland, Maine. - (2) Port principal : Boston, Mass. - (3) Port principal : Baltimore, Md.

§ 5. — *Consommation.*

Les prévisions sur la consommation du froment sont toujours malaisées à définir, car celle-ci dépend nécessairement d'éléments qu'on ne peut d'avance apprécier à leur exacte valeur, par exemple : le degré de prospérité momentanée des diverses couches sociales, la consommation anormalement grande ou réduite de certains produits utilisés comme substituts du froment (viande, pommes de terre, légumineux divers, etc.), sans parler de l'importance réelle de la récolte mal évaluée par les experts officiels, des reliquats des récoltes précédentes, etc.

La consommation d'une année déjà écoulée est plus facile à déterminer, quoique les chiffres en soient également sujets à caution. On procède à cette évaluation en prenant pour base les stocks existant au début de la campagne, plus la production, plus l'importation ; de ce total on déduit l'exportation. La différence représente la consommation dans le sens le plus large, ce qui comprend la consommation humaine et animale, les besoins industriels, les quantités réservées aux ensemencements et le déchet.

On se rapproche davantage de la vérité en établissant la moyenne répartie sur plusieurs années.

La consommation moyenne annuelle des Etats-Unis, de 1917 à 1921, s'établit comme suit:

Froment	589.481.771	bushels
Seigle	36.391.644	»
Orge	162.874.661	»
Avoine	1.307.622.316	»
Maïs	2.820.661.509	»

Le gouvernement publie périodiquement des estimations des stocks commerciaux visibles, des stocks entre les mains des agriculteurs, des stocks dans les minoteries et élévateurs et des stocks de farines calculés en grains.

Pour déterminer la quantité exportable, il ne suffit pas d'établir l'ensemble des stocks et de la production, il faut tenir compte aussi du report minimum de froment d'une campagne à l'autre, qui représente en moyenne un douzième environ de la consommation annuelle et qui constitue la provision des ménages et des magasins.

CHAPITRE II. — CANADA.

§ 1. — *Agriculture.*

1. Généralités. — S'il est exact de dire qu'aux Etats-Unis l'agriculture est toujours l'affaire la plus importante, cette appréciation s'appliquerait sans doute encore mieux au Dominion du Canada.

L'histoire de la grande culture n'y date que d'hier et déjà celle-ci a conquis une place enviable. Les « quelques arpents de neige » se sont transformés en vastes champs, dont les produits figurent parmi les plus appréciés du monde.

2. Climat. — En raison de sa vaste étendue, le pays présente de nombreuses différences climatériques. Abstraction faite des régions situées sur ou près de la côte de l'Océan Atlantique, la caractéristique générale du climat canadien est que l'été est plus court, plus chaud et moins humide, et que l'hiver est plus long et plus rigoureux que sous les latitudes correspondantes de l'Europe.

Deux grands courants influent considérablement sur le climat : à l'ouest, le courant chaud japonais dote les provinces occidentales et centrales d'un climat plus doux que celui des provinces orientales, exposées aux influences du courant arctique, qui longe la côte en se dirigeant vers le sud.

3. Provinces. — Nous passerons rapidement en revue les différentes provinces qui constituent le Dominion :

A. Dans les *Provinces Maritimes,* comprenant la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince Edouard, l'agriculture, quoique assez développée, attire moins les regards que l'industrie du sous-sol ; celle-ci prend journellement une grande extension.

B. — Le *Canada Oriental,* comprenant les provinces de l'Ontario et du Québec, offre plus d'intérêt au point de vue agricole.

Le développement agricole n'a favorisé, à la vérité, que le pays situé à l'ouest de la ville de Québec, le long du Saint-

Laurent et des lacs Ontario, Erié et Huron, formant une bande de territoire d'environ 1.100 km. de longueur sur 320 de largeur. Cette étendue est d'une superficie à peu près égale à celle de l'Angleterre, de l'Ecosse et du Pays de Galles réunis, et contient des terres agricoles qu'on peut classer parmi les meilleures du monde. Quoiqu'elle embrasse la portion la plus méridionale du Canada, le climat de l'hiver y est néanmoins beaucoup plus froid, avec des neiges plus abondantes, que sous les latitudes correspondantes de l'Europe. En revanche, quoique plus court, surtout dans la partie nord-est, l'été y est très chaud, faisant mûrir à la perfection le blé, l'avoine, l'orge et tous les fruits.

C. — Le *Canada central,* comprenant le Manitoba, le Saskatchewan, l'Assiniboia et l'Alberta.

Superficie. — La superficie totale des trois provinces centrales est de 1.100.000 km. carrés et celle de la prairie d'environ 512.000 km. carrés. Sur toute cette étendue, la terre est noire et grasse et convient admirablement à la culture du froment, de l'avoine et de l'orge. Se composant de prairies naturelles, elle est toute prête pour la charrue. Comme le climat est favorable, le froment y donne le plus fort rendement par hectare et figure parmi les meilleures qualités du monde.

Colonisation. — Au début, la colonisation de la prairie fut lente, jusqu'à ce que des voies ferrées y fussent construites et que sa fertilité fût établie et connue; depuis, elle n'a fait que s'accroître.

Climat. — Contrairement à ce qui se présente dans les autres provinces, le Manitoba n'offre que très peu de variété dans sa température. On pourrait presque dire que ses conditions climatériques sont uniformes d'un bout à l'autre de la province. Il y a abondance de soleil pendant toute l'année, chose très appréciable. Cette abondance de soleil rend l'été agréable et chaud, contribuant ainsi à une rapide maturité de la végétation.

Les automnes sont généralement longs et agréables, la pé-

riode propice aux labours persistant même jusqu'à fin novembre. Les hivers ne durent guère plus de trois ou quatre mois et l'atmosphère étant des plus sèches, la basse température se fait moins sentir que dans les pays plus humides. La quantité annuelle d'eau tombée est de 54,35 centimètres.

Les mois de printemps sont d'une température fortifiante. Le dégel assure une humidité suffisante pour donner à la végétation assez de développement et la mener jusqu'aux pluies de juin. Les pluies plus modérées du mois de juillet continuent et parachèvent le processus de la croissance et de la maturité sous un soleil très chaud, de sorte que la moisson peut être commencée partout en août. La température moyenne du pays est de 32° 7' Fahr. (0,4 Cent.), celle de janvier est de 5° 2' Fahr. (—12 Cent.), et celle de juillet de 66° 1' Fahr. (19 Cent.).

Semailles.. — Les semailles commencent généralement pendant la première semaine d'avril, avant que la gelée n'ait complètement débarrassé le sol, et l'été est assez long pour amener les moissons à parfaite maturité.

Terres. — Généralement parlant, le sol est un riche et profond terreau argileux, d'une grande fécondité, surtout dans la région centrale de la province. La couche arable est un peu plus légère dans les terrains élevés de l'extrême-est et ouest.

Ressources. — Les ressources du Manitoba sont presque entièrement agricoles.

La richesse du pays, résidant dans son sol si fertile et si aisément défriché, les différentes branches de l'agriculture sont actuellement et resteront vraisemblablement, à jamais, la principale occupation de ses habitants. Aux premières époques de l'histoire de la province, la culture du froment y était principalement en honneur, surtout parce qu'elle pouvait être menée à bien avec un capital moindre que d'autres branches de l'agriculture, mais l'expérience de nombreuses années a montré que la culture mixte donne, en fin de compte, et bon an mal an, les résultats les plus satisfaisants.

Homesteads. — Le développement du Canada Central est dû en grande partie à l'octroi gratuit par le gouvernement des concessions appelées « homesteads », de 160 acres (64 hectares) à tous ceux qui veulent les cultiver. Toutes les terres arables arpentées du domaine fédéral (excepté celles des écoles et de la Compagnie de la Baie d'Hudson) situées dans le Manitoba, le Saskatchewan et l'Alberta, dont il n'a pas été disposé et qui ne sont pas réservées ou occupées, sont sujettes à inscription pour l'obtention d'un homestead ou d'une concession de soldat.

Le mot « inscription » signifie le droit du colon de posséder une terre jusqu'à l'obtention des lettres patentes qui lui en confèrent la propriété.

Une inscription de homestead exclut les droits d'exploitation de mines et de forces hydrauliques.

Frais. — Les frais d'inscription s'élèvent à la somme de dix dollars.

Bénéficiaires. — Toute personne qui est chef de famille, et tout homme âgé de plus de 18 ans, qui est sujet britannique ou qui déclare avoir l'intention de le devenir et qui fait application dans la forme prescrite, a le droit d'obtenir l'inscription pour un homestead (concession gratuite d'une étendue de terrain agricole d'un quart de section, soit cent soixante acres).

Une femme ayant des enfants mineurs à soutenir peut demander l'inscription d'un homestead en sa faveur.

Résidence. — Un concessionnaire est tenu de résider d'une manière effective sur son homestead, dans une maison habitable, au moins six mois par année durant trois ans.

Culture. — Dans tous les cas, la terre doit être travaillée chaque année pendant trois ans; le concessionnaire doit labourer au moins trente acres, dont vingt doivent avoir été ensemencées avant que la demande des lettres patentes ne soit faite.

Droit de priorité. — Une personne qui, de bonne foi, s'est établie et qui a fait des améliorations sur des terrains agricoles avant l'arpentage du dit terrain et qui l'occupe ou en est le résidant ordinaire, lors du dit arpentage, et qui remplit, suivant cet acte, les conditions d'inscription pour concession gratuite (homestead), aura la priorité pour obtenir la dite inscription du terrain sur lequel il réside, à condition qu'il exerce ce droit endéans les six mois après que l'agent des terres lui aura notifié que le dit terrain est ouvert à l'inscription comme homestead.

Chaque demande d'inscription doit être faite par le demandeur en personne, sauf règlement contraire passé par le gouverneur en Conseil.

Droit de préemption. — A certaines conditions, une personne qui avait obtenu un homestead pouvait demander un droit de préemption sur un quart de section (160 acres), avoisinant son homestead. Ce privilège a été aboli; il n'existe plus que pour ceux qui avaient rempli les conditions voulues avant le retrait de ce privilège.

Le prix dudit terrain de préemption est de trois dollars par acre, payable comme suit : un tiers à l'expiration de trois années, à compter du reçu des frais d'inscription, le solde en cinq paiements annuels.

D. — La *Province Occidentale ou Pacifique*, appelée *Colombie britannique*, n'a pas, jusqu'à ce jour, atteint un grand développement agricole, tout au moins en ce qui concerne les céréales. On commence cependant à se rendre compte que cette province contient un actif des plus importants en terres labourables. Pris dans son ensemble, le climat de la Colombie britannique présente toutes les caractéristiques de celui des contrées européennes situées dans la zone tempérée. Aussi est-il à prévoir que d'ici à quelques années la culture des céréales y aura fait des progrès notables.

E. — Le *Canada septentrional* ou *Territoire du Yukon*, ne présente guère d'intérêt au point de vue agricole, quoique un territoire restreint situé sur le Mackenzie, par environ 62° de latitude nord, récolte une moisson de blé chaque année.

§ 2. — *Superficie, rendement et production.*

Nous reproduisons ci-après les statistiques détaillées de la superficie, du rendement et de la production des froments d'automne et de printemps, de l'orge et de l'avoine. Les chiffres sont exprimés en acres et en bushels afin d'assurer la comparabilité de ces statistiques avec celles que le gouvernement canadien publie périodiquement. Les données se rapportent à l'année 1921 pour les ensemencements et à l'année 1922 pour la récolte.

Superficie ensemencée, rendement et production du froment au Canada en 1921-1922.

PROVINCES OU TERRITOIRES	FROMENT D'AUTOMNE			FROMENT DE PRINTEMPS		
	Superficie	Rendmt. par acre	Production	Superficie	Rendmt. par acre	Production
	Acres	*Bushels*	*Bushels*	*Acres*	*Bushels*	*Bushels*
Ile du Prince Edouard	—	—	—	32.531	21,25	688.800
Nova Scotia	—	—	—	14.493	20,25	293 600
New Brunswick	—	—	—	22.629	17,50	396.000
Quebec	—	—	—	145.047	15,75	2.286.000
Ontario	813.935	21,90	177.93.000	124.206	16,90	1.100.000
Manitoba	—	—	—	3.125.556	19,25	60.051.000
Saskatchewan	—	—	—	12.332.297	20,25	250.167.000
Alberta	64.554	13,00	839.000	5.701.041	11,25	64 137 000
Colombie britannique	14.080	23,00	324.000	32.324	22,00	711.000
Canada	892.569	21,23	18.956.000	21.530.124	17,67	397.830.400

Superficie ensemencée, rendement et production de l'orge et de l'avoine au Canada en 1921-1922.

PROVINCES OU TERRITOIRES	ORGE			AVOINE		
	Superficie	Rendmt. par acre	Production	Superficie	Rendmt. par acre	Production
	Acres	*Bushels*	*Bushels*	*Acres*	*Bushels*	*Bushels*
Ile du Prince Edouard	4.716	29,00	136.300	182.599	35,75	6 533.000
Nova Scotia	7.155	27,25	194.000	136.862	33,25	4.519.000
New Brunswick	7.551	25,00	188.000	313.937	30,75	9.666.000
Quebec	155.578	22,75	3.549.000	2.252.000	27,75	62.281.000
Ontario	433.922	32,20	13.972.000	3.034.090	38,20	116.034.000
Manitoba	968.783	29,75	28.863.000	1.851.608	40,25	74 433.000
Saskatchewan	636.456	29,00	18.511.000	5.098.104	35,25	179.708.000
Alberta	378 053	16,50	6.238.000	1.614.500	22,00	35.519.000
Colombie britannique	7.306	29,25	214.000	57.513	43,75	2.516.000
Canada	2.599.520	27,64	71.865.300	14.541.213	33.80	491.239.000

§ 3. — *Commerce.*

Le Royaume-Uni est de loin le principal importateur de froment canadien. Le tableau ci-après renseigne sur la destination de cette céréale au cours des six dernières années. (Années fiscales finissant le 31 mars.)

Exportation de froment du Canada de 1917 à 1922.

Destination	1917	1918	1919	1920	1921	1922
	bushels	bushels	bushels	bushels	bushels	bushels
Royaume-Uni	152.043.222	123.368.759	37.317.648	51.426.131	29.294.612	92.498.351
Gibraltar	2.065.544	—	191.941	1.659.434	—	—
Belgique	203.675	1.517.408	—	4.198.288	14.059.843	4.069.245
France	10.620.469	1.050.832	1.235.509	5.045.000	5.051.461	1.111.752
Allemagne	—	—	—	—	1.832.739	1.219.257
Grèce	—	—		5.698.533	4.667.639	3.794 535
Italie	4.805.230	217.185	1.039.273	2.757.174	21.048.458	10.293.424
Pays-Bas	1.031.354	684.289	—	—	6.976.125	2.585.885
Portugal	110.000	—	—	—	612.535	—
Espagne	—	—	—	—	1.460.773	566.008
Suède	—	—	—	—	673.443	360.396
Suisse	432.902	—	—	486.083	589.929	100.000
Etats-Unis	18.200.283	23.537.501	1.992.409	6.661.588	42.324.894	16.592.588
Autres pays	81.167	63	32 117	45.756	612.705	3.292 588
Totaux	189.643.846	150.392.037	41.808.897	77.978.037	129.215.157	136.489.238

§ 4. — *Consommation.*

1. Consommation. — La moyenne annuelle est évaluée à 28 millions de quintaux. Il est à remarquer que, répartie sur la population (8 1/2 millions d'habitants) fort clairsemée du Canada (0,9 habitants par km²), elle indique dans toutes les statistiques un chiffre beaucoup trop élevé par tête d'habitant parce que les besoins pour les semailles, compris dans la consommation par habitant, sont relativement très considérables eu égard à la population.

2. Stocks. — Le gouvernement renseigne périodiquement sur les existences des principales céréales en les classant par : Elévateurs de la campagne, élévateurs de chemin de fer dans l'intérieur, ports sur les lacs des Etats-Unis, élévateurs privés des chemins de fer, élévateurs publics des chemins de fer, ports des Etats-Unis sur l'Atlantique, élévateurs publics dans l'Est.

A ces stocks, il faut ajouter ceux encore aux mains des agriculteurs, sur le réseau des chemins de fer et dans les minoteries qui font également l'objet d'estimations officielles.

3. Elévateurs. — Le nombre d'élévateurs à grains et leur capacité se sont fortement développés, comme on pourra en juger par les chiffres ci-dessous :

Année	Elévateurs de stations de chemin de fer	Autres Elévateurs	Capacité
	Nombre	Nombre	Bushels
1900	219	426	18.329.352
1905	359	977	46.403.630
1910	788	1.802	94.266.100
1915	1.247	2.813	168.624.000
1920	1.511	3.797	226.256.970
1921	1.542	3.855	231.213.620
1922	1.559	3.924	231.633.420

CHAPITRE III. — REPUBLIQUE ARGENTINE.

§ 1. — *Agriculture.*

1. Considérations générales. — Au cours des années 1921 et 1922, la crise de l'élevage a eu pour effet de donner, dans le territoire de la République Argentine, une grande impulsion à la culture.

Les terrains ensemencés sont d'année en année plus étendus et l'exportation des produits agricoles tend à subvenir pour une part de plus en plus large aux besoins de l'univers en céréales et en graines oléagineuses. La République Argentine s'affirme dans son rôle d'être un des principaux greniers du monde.

2. Sol et climat. — Cette production agricole a pu augmenter si prodigieusement en peu d'années, grâce à la fertilité du sol et surtout à la douceur du climat qui permet d'improviser des exploitations agricoles, sans se préoccuper d'habitations solides, d'étables, de fourrages ou de n'importe quelle provision agricole pour l'hiver.

3. Distribution des cultures. — La distribution géographique des cultures ne s'est pas modifiée notablement au cours des dernières années.

La culture du froment, qui se fait spécialement dans les provinces de Buenos-Ayres, de Santa Fé et de Córdoba, s'est beaucoup développée dans le territoire national de la Pampa. On calcule l'étendue cultivée dans ce dernier à 831.000 hectares pour la récolte de 1922.

L'avoine et l'orge sont principalement cultivées dans la province de Buenos-Ayres. La zone particulière à cette culture est la région sud de la province de Buenos-Ayres.

Les cultures de lin sont situées dans une proportion de 35 % dans la province de Santa Fé.

Voici les chiffres relatifs de la distribution actuelle des ensemencements de froment et de maïs :

Froment		Maïs	
Buenos-Ayres . .	34 %	Buenos-Ayres . .	42 %
Córdoba	27 »	Córdoba	15 »
Santa Fé	16 »	Santa Fé	24 »
Pampa	13 »	Pampa	4 »
Entre Ríos . . .	7 »	Entre Ríos . . .	4 »
Autres provinces .	3 »	Autres provinces .	11 »

4. Rendement. — Le Gouvernement Argentin, de même que la Bourse officielle, multiplie ses efforts en vue d'augmenter le rendement des cultures. Des concours sont organisés chaque année non seulement pour provoquer l'émulation au point de vue du rendement mais également en vue d'améliorer la qualité des produits. Ainsi la Bourse des Céréales distribue chaque année un prix de 1.000 piastres papier et une médaille d'or pour la meilleure qualité de froment. Chaque agriculteur prenant part à ce concours doit envoyer 10 kg. de froment à la Bourse des Céréales à Buenos-Ayres ainsi qu'un formulaire indiquant la variété du froment dont il s'agit, les noms et prénoms du colon cultivateur, la province et le territoire ensemencé, le rendement en kg. par hectare, etc. D'autres prix sont réservés au producteur de la meilleure qualité de maïs, de lin, d'avoine, d'orge et de seigle.

5. Sauterelles. — Un des services officiels particulièrement bien organisé en Argentine est celui chargé de lutter contre le fléau des sauterelles. En vue de pouvoir lutter contre elles, le Ministère de l'Agriculture fait observer et contrôler soigneusement les migrations des essaims. Néanmoins, chaque année de grandes étendues du territoire sont envahies par les sauterelles, causant aux agriculteurs des dommages considérables.

Nous renvoyons le lecteur à l'étude que nous publions sur cette question dans le Titre II de cet ouvrage.

6. Colonisation. — Dans les provinces particulièrement aptes à la culture et sillonnées de lignes de chemins de fer, il est très difficile pour le colon de devenir propriétaire de la terre qu'il cultive.

Le grand propriétaire foncier, c'est-à-dire, l'« estanciero » loue généralement des lots importants de 10.000 à 20.000 hectares à un locataire principal qui, à son tour, en sous-loue des parcelles de 200 à 500 hectares au colon. C'est ce locataire principal qui prête de l'argent au colon pour l'aider à acheter les chevaux, les machines et les semences nécessaires à l'exploitation de la terre. C'est ce même locataire principal qui possède le grand « almacén » (épicerie) de la région où le colon est obligé de s'approvisionner. Il en résulte qu'actuellement le colon ne jouit que de peu d'indépendance et reste généralement fermier toute la vie.

Les Gouvernements provinciaux, d'autre part, n'ont plus de terres à distribuer. Par contre, le Gouvernement Fédéral conserve encore la propriété de terres fiscales dans les territoires éloignés tels que Misiones, Formosa, le Chaco, la Pampa, Rio Negro, Chubut, Santa Cruz. La « Ley de Tierras » (Loi des Terres) autorise le Pouvoir Exécutif à vendre ou à distribuer des lots dans ces territoires.

La concession s'accorde sous les conditions suivantes : les concessionnaires doivent occuper et exploiter personnellement le lot qui leur est concédé et ne peuvent transférer leurs droits avant d'avoir obtenu le titre définitif de propriété. Ils sont obligés de construire dans les deux premières années de la concession une maison d'habitation composée d'au moins une pièce et une cuisine, à creuser un puits et à cultiver au moins 20 % de la terre concédée. Le paiement de la propriété doit s'effectuer en six ans sans intérêts. Le non accomplissement de l'une des conditions stipulées permet au Pouvoir Exécutif de décréter la caducité de la concession sans aucune indemnité pour le colon.

Il ne peut être acquis plus de 2 lots de 100 hectares chacun, sauf dans la Colonie « Presidente Uriburu » (Chaco) et dans la Colonie agricole de Misiones.

Il est à noter que beaucoup de ces terres fiscales ne sont pas aptes à la culture des céréales. Par contre, elles conviennent, selon la latitude et l'altitude du terrain, pour la culture du coton, de la canne à sucre, du manioc, du tabac et d'arbres fruitiers.

7. Matériel agricole. — Au cours de l'année 1913, dernière année normale pour laquelle des statistiques officielles aient été publiées, le total du matériel agricole importé en Argentine représentait 21,07 % des importations totales de la République. Pendant les années de guerre, ce pourcentage a beaucoup diminué. Ainsi, en 1917, le matériel agricole importé ne représentait que 3,4 % des importations totales. Depuis la guerre, cette proportion tend à augmenter.

En 1913 on a importé du matériel agricole proprement dit pour la valeur de 9.124.632 piastres-or. Les Etats-Unis d'Amérique en ont importé la plus grosse part, soit pour 5.891.805 piastres-or. Actuellement, c'est encore l'Amérique du Nord qui est le principal fournisseur de machines agricoles. De même les charrues, les semeuses, les moissonneuses, proviennent principalement des Etats-Unis. Il est toutefois à noter que l'industrie locale s'est considérablement développée dans le pays et qu'il existe plusieurs grandes firmes qui fabriquent avec succès les machines agricoles.

En ce qui concerne les tracteurs automobiles, ceux-ci ne parviennent pas à supplanter le mode de traction animale en usage en Argentine, et ce malgré les efforts que font les agences de grandes fabriques nord-américaines pour les faire adopter par le pays.

Les « estancieros » confient dans la plupart des cas le labourage des vastes étendues de leurs propriétés à des entrepreneurs qui continuent à se servir des machines agricoles à traction chevaline. L'emploi des tracteurs est trop coûteux et les réparations souvent impossibles sur place; d'autre part, le pays est abondamment pourvu de chevaux, dont le coût d'entretien est extrêmement minime.

§ 2. — *Commerce.*

1. Exportation. — En 1913, la valeur de l'exportation totale des produits de l'agriculture s'élevait à 301.267.094 piastres-or. En 1919, l'exportation totale atteignait 438.435.376 piastres-or. La valeur des exportations agricoles atteignait donc en 1919 presque 50 % de plus que la valeur d'avant-guerre.

La *production* n'ayant pas augmenté dans des proportions notables, cette formidable hausse de la valeur doit être attribuée presque exclusivement à l'augmentation du *prix* des produits agricoles.

Exportation des produits agricoles d'après les pays de destination pendant l'année 1922 (1).

Destination	*Froment*	*Avoine*	*Maïs*
Royaume-Uni	4.481.850 qx	804.430 qx	3.654.350 qx
France	1.264.790	350.470	2.756.680
Allemagne	2.654.890	63.970	1.693.790
Belgique	4.190.690	568.670	2.647.170
Italie	1.487.270	456.990	3.122.280
Hollande	1.334.850	10.240	1.033.490
Suède et Norvège	223.520	19.830	592.960
Danemark	136.190	8.080	651.030
Espagne	42.810	28.200	2.131.100
Brésil	4.369.160	840	130
Pays divers	944.630	550	491.580
A ordre	6.328.210	470.860	9.162.610
	37.453.760	2.783.130	27.856.430

2. Moyens de communication. — Le réseau des voies ferrées avait atteint en 1918 une longueur totale de 34.036 kilomètres, représentant un capital de 1.359.000.000 de piastres-or.

Le Gouvernement Provincial de Buenos-Ayres a mis récemment à l'étude la construction de plusieurs nouvelles lignes de chemin de fer dit du *Meridiano Quinto*, en vue de faciliter aux propriétaires de la zone parcourue le transport de leurs produits agricoles. D'année en année, l'Argentine augmente ses moyens de communication et de transport, ouvrant ainsi de nouveaux territoires à l'exploitation agricole.

(1) Les chiffres indiqués dans ce tableau ne sont pas officiels. Ils ont été puisés dans une publication commerciale privée de Buenos-Ayres.

3. Ports. — Les ports de la République possédant des installations spéciales pour l'embarquement des céréales sont les suivants : Buenos-Ayres, Rosario, Bahia Blanca, La Plata, Las Palmas, Concepción, Santa Fé.

Plusieurs autres ports du Río de la Plata et de la côte Atlantique offrent, quoique dans une mesure beaucoup moindre, des facilités pour l'exportation des céréales.

4. Marchés à terme. — Les principaux marchés de céréales en Argentine sont le marché de céréales à terme de Buenos-Ayres, le marché de céréales de Rosario et la Bourse des céréales de Santa Fé.

Le marché des céréales à terme comprend des opérations en froment, avoine, maïs, lin et son. En ce qui concerne le froment, les prix sont cotés différemment pour le froment dit N° 1 et le froment dit « tipo ».

Le marché des céréales à terme est indépendant de la Bourse des céréales de Buenos-Ayres. Cette dernière a été créée pour les opérations de vente et d'achat des produits destinés à la consommation locale du pays. Cette Bourse des céréales a installé dans son local un musée agricole ainsi qu'un service de documentation et d'études en vue du développement de l'agriculture en Argentine.

5. Conclusions. — Les statistiques des dernières années, que nous publions d'autre part, démontrent que le total des récoltes en Argentine a subi des fluctuations très variables et n'a en somme pas considérablement augmenté; il y a même eu, en 1921, une très forte baisse des quantités exportables; mais lorsque les perspectives du marché mondial seront plus favorables et surtout lorsque le pouvoir d'acquisition des nations européennes sera redevenu normal, le commerce en Argentine prendra un nouvel essor.

CHAPITRE IV. — ROUMANIE.

§ 1. — *Agriculture.*

1. Aperçu général. — L'agriculture est, aussi bien aujourd'hui qu'avant la guerre mondiale et les agrandissements territoriaux considérables dont a bénéficié la Roumanie, la principale source de la richesse de ce pays.

La Roumanie dispose en effet d'un sol excessivement fertile et jouit de conditions climatériques particulièrement favorables.

La production des céréales dépend dès lors essentiellement du mode de culture qui est pratiqué.

Le tableau reproduit ci-dessous permettra de se rendre compte de la répartition et de la destination des terres dans l'ancien royaume et dans les nouvelles provinces qui lui ont été annexées à la suite de la guerre mondiale.

	Ancien Royaume		Transylvanie		Bucovine		Bessarabie		Total	
	hectares	o/o	hectares	o/o	hectares	o/o	hectares	o/o	hectares	o/o
Terrain arable..	6.114.083	44,34	3.285.402	32,15	289.021	27,67	2 742.022	62,73	12.430.528	43,24
Prairies	391.704	2,84	1.257.372	12,30	129.188	12,37	75.345	1,72	1.853.609	6,30
Vignobles	87.981	0,64	53.166	0,52	43	—	18.071	0,41	159.261	0,54
Forêts.....	2.497.632	18,11	3.644.727	33,66	451.221	43,20	253.431	5,80	6.847.011	23,27
Pâturages	1.075.643	7,80	1.258.862	12,32	129.188	12,37	457.596	10,47	2.921.289	9,93
Terrain non cultivé, maisons, etc.....	3.623.257	26,27	720.466	7,05	45.797	4,39	824 720	18,87	5.214.240	17,72
Total...	13.790.300	100	10.219.995	100	1.044.458	100	4.371.185	100	29.425.938	100

Comme on le sait, en vertu du Traité de Paix, le territoire s'est accru des nouvelles provinces de Transylvanie, Bucovine et Bessarabie, ce qui porte la superficie totale du Royaume à 29.425.938 hectares contre 13.790.300 hectares avant la guerre.

La superficie du sol cultivable de la « Grande Roumanie » a dès lors considérablement augmenté puisqu'elle passe de 6.114.083 hectares que comptait la Roumanie d'avant guerre à 12.430.528 hectares, ce qui constitue, pour le sol livrable à la culture, un accroissement de 103,5 pour cent. La surface cultivable représente, suivant des données récentes, 42,24 % de la superficie totale du pays.

Au point de vue agricole, la Roumanie actuelle est divisée par la configuration géographique en deux grandes zones : la première comprend l'ancien Royaume, la Bessarabie, la plaine du Banat et de la Crishana, qui constituent les greniers de la Roumanie et même de l'Europe sud-orientale. Dans cette zone, les cultures agricoles s'étendent sur plus de la moitié de la superficie totale du sol.

La seconde zone est constituée par la Transylvanie, le Carash-Severin (Banat) et la Bucovine; le caractère montagneux de cette région ne permet qu'une culture de céréales très peu développée. L'étendue cultivable représente moins du quart de la superficie totale.

En Olténie et Valachie, l'agriculture se répartit comme suit :

a) La plaine du Danube, riche en prairies et pâturages, se prête fort bien à l'agriculture et à l'élevage du bétail.

b) En rase campagne se cultivent les céréales, spécialement le froment et le maïs.

c) Sur le flanc des collines sont cultivés la vigne, les arbres fruitiers, les bois et un peu les plantes agricoles.

d) Les montagnes sont couvertes de forêts et pâturages alpins.

En Moldavie on pratique l'agriculture et l'élevage du bétail dans les plaines et sur les plateaux, la culture de la vigne et des arbres fruitiers sur les collines dont l'orientation est favorable; enfin la sylviculture et l'élevage des moutons dans les montagnes.

La Bessarabie possédant une configuration du sol analogue à celle de la Moldavie, à l'exception des montagnes, présente presque le même caractère agricole.

Dans la Dobroudja et le delta du Danube, l'activité principale de la population est l'élevage du bétail, la pêche, la viticulture, la sylviculture et l'agriculture.

Dans les autres régions : la Bucovine, la Transylvanie, le Banat et la Crishana, l'agriculture est pratiquée dans les vallées et les plaines; elle est caractérisée ici par une étroite combinaison de la production végétale et animale, à l'exception toutefois de la rase campagne du Banat et de la Crishana, où prédomine l'agriculture.

La conclusion de cette grande diversité de régions est que la Roumanie permet la culture des plantes les plus variées.

Ce sont évidemment les céréales qui, parmi elles, couvrent la plus grande superficie.

2. Surface ensemencée. (1) — Avant la guerre, le total des terres arables se montait à 6.114.083 hectares dont 5.628.333 hectares étaient cultivés, soit 91,46 pour cent.

Par suite des agrandissements du territoire du Royaume, on a enregistré pendant l'année 1921-1922 une surface ensemencée de 10.338.289 hectares. Elle avait été de 10.042.898 hectares en 1920-1921. Comparativement au total des terres arables, qui est actuellement de 12.430.528 hectares, le pourcentage est donc de 83,17 %. D'autre part, le total des terres cultivées atteint 35,13 % de la superficie totale du pays.

Ce sont les céréales qui couvrent la plus grande partie des terres cultivées : 9.444.103 hectares, soit 91,36 % de celles-ci.

Le maïs occupe la place la plus importante dans l'agriculture roumaine : les cultures de maïs atteignent, dans l'ancien royaume, 40 % des terres arables, en Bessarabie elles ne représentent que 30,6%, en Bucovine 25,3% et en Transylvanie 34,3% des terres arables. En 1921-1922, le maïs a été cultivé sur une surface de 3.403.854 hectares, soit 32,93 % des terres cultivées. Pendant la période de 1910 à 1914, la moyenne de culture du maïs a été 2.072.653 hectares, soit 36,83 % des terres cultivées.

Quant au froment, la surface d'emblavement fut pour l'année 1921-1922 de 2.649.640 hectares, soit 25,63 du total des terres cultivées. La moyenne de culture de 1910 à 1914 fut de 1.936.527 hectares, soit 34,41 % du total des terres cultivées.

En ce qui concerne les autres céréales, les surfaces affectées à leur culture furent, pour l'année 1921-1922 :

Le seigle,	266.523 hect.,	soit	2,58 %	des terres	cultivées;
L'orge,	1.727.454 »	»	16,71	»	»
L'avoine	1.333.522 »	»	12,89	»	»

(1) On constatera que ces statistiques sont quelque peu différentes de celles publiées par l'Institut International d'Agriculture et reproduites d'autre part.

L'éclosion de la guerre mondiale et, peu après, la participation de la Roumanie au conflit désorganisèrent complètement, comme on le conçoit, les conditions normales de production. A la conclusion de la paix, le réajustement économique fut fort lent par suite des perturbations profondes causées non seulement par l'état de guerre, mais aussi et surtout par les conditions nouvelles créées à l'agriculture par la grande réforme agraire qui est encore en cours actuellement.

Les chiffres les plus récents que nous possédons de la superficie cultivée par province se rapportent à l'année agricole 1921-1922. Nous les reproduisons en les faisant suivre immédiatement des chiffres se rapportant à la moyenne quinquennale 1910-1914 qui sont donc ceux de l'ancien royaume.

Année et moyenne	Région	Froment	Seigle	Orge	Avoine	Maïs
		hectares	hectares	hectares	hectares	hectares
1921-1922	Ancien Royaume	1.161.186	72.259	709.576	661.055	1.861.357
	Bessarabie	526.027	99.226	658.901	249.259	748.403
	Bucovine	15.207	16.659	32.631	35.543	60.653
	Transylvanie ...	775.915	138 332	168.215	293.151	773.567
	Tout le Royaume	2.478.335	326.476	1.569.373	1.239 008	3.443.990
1910-1914	Ancien Royaume	2.649.640	265.523	1.727.454	1.333.522	3.403.854

Il résulte de ces données que malgré l'augmentation territoriale considérable, la superficie ensemencée est en diminution sérieuse pour le froment, l'orge et l'avoine et qu'elle n'est en majoration que pour le seigle et le maïs, sans que cette majoration puisse compenser la diminution notée pour les trois autres céréales.

3. — **Systèmes de Culture.** — *Main-d'œuvre.* — En Roumanie, il n'existe pas à proprement parler une classe de travailleurs agricoles.

Avant la réforme agraire, la grande majorité des paysans étaient de tout petits propriétaires dont la production des terres était insuffisante pour assurer leur existence. Ils se trouvaient donc obligés, particulièrement dans l'ancien Royaume et en Bes-

sarabie, à prendre à bail des lots de terre des grands domaines. En Bucovine et en Transylvanie pourtant, le contrat de travail était plus fréquent.

La solution de la question de la main-d'œuvre agricole n'offrait donc pas de difficulté dans l'ancien Royaume et en Bessarabie, où la demande d'emploi était toujours grande, mais il n'en était pas de même dans les régions à population moins dense (comme dans le Baragan), la Dobroudja et quelques districts de Moldavie), où la main-d'œuvre était très recherchée et largement rétribuée, surtout à l'époque de la moisson.

Actuellement la main-d'œuvre est, en général, très chère, sans que l'on puisse prétendre que l'augmentation de son coût soit disproportionné à la hausse générale des prix et à la dépréciation du change. Dans les régions où la densité de la population est plus forte, on peut estimer même que le prix des salaires est resté au-dessous de cette proportion.

Outillage agricole. — Les paysans étant pour la plupart propriétaires d'animaux de trait, ils le sont en général des outils de labourage.

Il faut remarquer ici que les charrues utilisées par les paysans étant fort légères, il en résulte l'inconvénient que les labours n'ont que peu de profondeur.

L'emploi pour les travaux agricoles de machines à vapeur est depuis très longtemps connu et appliqué en Roumanie; dans les derniers temps s'est développée beaucoup, à l'initiative principalement du Ministre de l'Agriculture, la motoculture qui s'efforce de généraliser le labourage par autotracteurs. La nature du sol en Roumanie exige que ces autotracteurs soient d'une fabrication très robuste pour pouvoir labourer des terrains complètement durcis par la sécheresse. Le Ministère de l'Agriculture possède un grand nombre de ces autotracteurs, qui sont mis à la disposition des particuliers moyennant une taxe minime à l'hectare. Beaucoup d'agriculteurs se sont pourtant déjà rendus acquéreurs d'autotracteurs pour leur propre usage.

Les machines à semer sont très répandues en Roumanie; ce sont principalement les modèles allemands qui sont utilisés.

Les batteuses sont aussi d'un usage courant. Les grands propriétaires possèdent leurs batteuses propres; les petits cultivateurs recourent aux batteuses de l'association à laquelle ils appartiennent ou font appel à celles des entrepreneurs de battage.

Une conséquence de la guerre et de la réforme agraire est que le grand cultivateur de l'ancien Royaume et de la Bessarabie, ne pouvant plus compter dans la même mesure qu'autrefois sur les animaux et outils des paysans qui les mettaient à sa disposition, se verra forcé de se procurer un inventaire propre, ce qui constituera un progrès et accroîtra le capital outillage agricole. D'autre part, en Bucovine, en Transylvanie et dans le Banat, où existaient de très vastes domaines possédant un matériel agricole considérable, celui-ci devra être réduit proportionnellement à la superficie nouvelle des propriétés, imposée par la réforme agraire.

4. Climat. — Un fait très important est que la productivité des terres roumaines dépend essentiellement des conditions météréologiques annuelles; si celles-ci sont favorables, les récoltes seront fort abondantes et le capital investi est facilement remboursé. Par contre, si les précipitations atmosphériques sont insuffisantes ou mal réparties à l'époque de la végétation, les récoltes seront totalement ou partiellement compromises.

La préoccupation primordiale pour l'agriculteur roumain est donc de travailler la terre de telle manière qu'elle absorbe et retienne le plus longtemps possible l'humidité.

La Roumanie, voisine d'un côté des vastes plaines de la Hongrie et de l'autre des immenses steppes de la Russie, a un climat continental excessif avec tous ses attributs : hivers généralement longs et froids, passage brusque de l'hiver à l'été, étés très chauds et généralement secs, vents violents assez fréquents.

Si la température moyenne pour l'année entière et la moyenne de l'eau tombée par an tendent à dénoter un climat tempéré, cette apparence est trompeuse, car le froid de l'hiver atteint

et dépasse même quelquefois 30 degrés centigrades et les chaleurs peuvent dépasser 38 degrés à l'ombre.

5. Sol. — La couche arable du sol est constituée par du loess, qui atteint parfois plusieurs mètres de hauteur et qui est recouvert à sa partie supérieure (parfois sur une profondeur d'un mètre) d'une terre noire provenant de la décomposition des matières organiques. En général, la couche est constituée par une argile fine mélangée de sable léger.

Le sous-sol est formé d'une couche de sable et de gravier, avec bancs d'argile recouvrant d'autres couches plus anciennes formées d'argile tertiaire.

Le sol roumain est moins uniforme qu'on le suppose généralement. Il comprend, en effet, depuis les terrains les plus sablonneux (rive du Danube) jusqu'aux plus argileux. Pourtant les terrains argileux prédominent ; sous l'influence de conditions météorologiques normales, ils sont très fertiles et se prêtent fort bien au travail.

En ce qui concerne la richesse en humus, la Roumanie est un des rares pays d'Europe qui possède des terres « Tchernoziom » donnant un pourcentage en humus de 5 à 6 %. Elles existent principalement en Bessarabie, en Moldavie du Nord, dans le département de Covurlui, ainsi que sur une étroite bande qui s'étend de Pocsani à Ploesti.

Une seconde espèce de « Tchernoziom », de teinte plus claire, est plus répandue dans le pays.

Dans de pareilles conditions de sol et de climat, la culture du froment d'automne est une de celles qui offrent le plus de garantie de réussite. Il suffit d'avoir quelques pluies en automne et de la neige en hiver pour que le sol puisse faire sa réserve d'eau et que, avec un peu de pluie plus tard, on soit en droit d'espérer une bonne récolte de froment d'automne; ce qui n'est pas le cas pour les cultures du printemps, si les pluies ne sont pas plus fréquentes dans cette saison ou au commencement de l'été.

Ces motifs d'ordre climatérique et tellurique expliquent la préférence accordée à la culture du froment d'automne.

6. Semailles. — On sème en général le froment après la jachère labourée, après les légumineuses sarclées, comme les haricots, etc., et la majeure partie après le maïs.

Les semailles commencent au mois de septembre et continuent jusqu'à l'hiver. Elles se font en général à la volée, soit à la main, soit à la machine, et ce n'est que depuis quelques années qu'on a commencé à introduire aussi les machines à semer en lignes. Après les semailles, on herse pour couvrir la semence. Le roulage est peu pratiqué.

Les cultivateurs donnent aujourd'hui une très grande attention au choix et à la préparation de la semence, ce qui constitue un grand progrès par rapport au passé. Les trieurs sont de plus en plus employés.

Comme observation générale, il est à noter que dans les terres et sous le climat roumain, la récolte de froment est à moitié assurée toutes les fois qu'il a bien levé en automne avant la rentrée de l'hiver, si peu développé soit-il. Pour une bonne production, il est donc très important que les semailles puissent se faire en temps utile, afin d'avoir encore la température nécessaire pour que le blé germe et lève en automne. L'époque la plus favorable est comprise entre le 10 septembre et le 20 octobre.

7. Moisson. — La récolte commence en général vers la fin du mois de juin ou au commencement du mois de juillet, et se fait à la faucille ou à la main et sur une vaste échelle avec des moissonneuses-lieuses. Celles-ci, très nombreuses dans les régions où la main-d'œuvre est rare, sont souvent actuellement la propriété des coopératives agricoles.

Après la dessication complète des gerbes, mises en meules ou en croix, on procède au battage, qui se fait avec des batteuses à grand travail actionnées par des locomobiles. Même les petits cultivateurs ont presque complètement abandonné tout autre mode de battage et s'associent à plusieurs pour engager une batteuse à vapeur. Par l'emploi de ces machines à battre, on arrive à obtenir un blé marchand plus propre, dont

le nettoyage est complété par le tarare ou par un grand crible à la main, qui rend d'excellents services.

Les récoltes se divisent en deux groupes : les récoltes d'été, dont font partie : le froment, le seigle, l'orge, l'avoine, et la récolte d'automne comprenant les autres cultures.

8. **Qualité des récoltes.** — Il peut être intéressant de donner ici le poids naturel des principales céréales intervenant dans le commerce d'exportation de la Roumanie, soit le froment, l'avoine, l'orge, le maïs et le seigle.

Froment . . .	76,6	kilos par	hectolitre ;
Seigle . . .	71,8	»	»
Orge	63,2	»	»
Avoine . . .	45,6	»	»
Maïs	76,5	»	»

Le froment, qui est en valeur le plus important produit de l'agriculture roumaine, atteint dans les années favorables le poids de 80 kilos par hectolitre. En 1915, par exemple, le blé de la plaine de Danube et de la rivière Pruth atteignit un poids moyen de 80 kilos par hectolitre.

Les variétés cultivées habituellement en Roumanie ont en moyenne 48 % de grains vitreux (glutineux), 12,5 % de farineux, et le reste de grains intermédiaires. Mais les variétés de printemps sont plus glutineuses encore ; ainsi l'arnaut, qui se cultive beaucoup en Bessarabie et en Dobroudja, a plus de 90 % de grains vitreux, 3 % de farineux et 7 % de demi-farineux.

Les froments étrangers, par contre, ont seulement 34 % de grains vitreux et 16 % de demi-farineux (le blé russe 41 % de grains glutineux).

Le gluten humide — facteur décisif dans l'appréciation des qualités du blé, au point de vue de la panification — se trouve dans le blé roumain dans la proportion de 38,9 % et 32,4 % dans le blé hongrois, qui était le grand concurrent du blé roumain sur certaines places européennes.

Le *seigle* jouit d'une moindre attention, comme culture, en

Roumanie; il donne une bonne marchandise destinée à l'exportation.

L'*orge* roumaine est assez bien connue et appréciée sur les places européennes, surtout comme fourrage, bien qu'on cultive l'orge aussi pour la bière (escourgeon), spécialement en Moldavie du Nord. La production de l'orge couvre les besoins des fabriques de bière du pays; il reste encore une certaine quantité disponible pour l'exportation. Une particularité remarquable de l'orge roumaine est sa grande puissance de germination: 96,1 % en 3-5 jours, et de ce fait elle est très recherchée, spécialement en Allemagne, qui importait l'orge pour la fabrication de la bière et aussi comme fourrage.

L'*avoine*, qui joue un rôle important dans l'agriculture moyenne de la Roumanie, est un produit destiné à l'exportation. Elle se distingue des autres variétés par une pellicule très mince.

Le *maïs* occupe, en superficie et récolte, la place la plus importante dans l'agriculture roumaine.

Les principales variétés de maïs sont: le maïs roumain proprement dit, le cinquantino, le pignoletto et le maïs moldave. Etant riches en matières azotées, ils sont très recherchés sur les places européennes, surtout comme fourrage, mais aussi comme matière première pour la fabrication de l'amidon, par suite de leur richesse en hydrates de carbone, qui va de 80,29 % à 85,5 % de la matière sèche, selon la variété du maïs et les conditions de végétation.

9. La Réforme agraire. — Examinons maintenant la réforme agraire, qui est, depuis la conclusion de la paix, l'événement capital touchant l'agriculture roumaine.

Avant la guerre la propriété rurale était, suivant sa superficie, répartie en grande et petite propriété.

Le tableau ci-dessous indique, suivant un relevé statistique de 1919, pour l'ancien royaume et les nouvelles provinces, la répartition de la propriété rurale avant l'entrée en guerre de la Roumanie.

Genre de la propriété	Ancien Royaume		Bessarabie		Transylvanie		Bucovine		Total
Grande propriété dépassant 100 hectares		o/o		o/o		o/o		o/o	
Surface en hectares.....	3.810.000	48,7	1.718.148	45,—	2.866.000	34,58	627.508	60,04	9.021.656
Nombre de propriétaires.	6.108	0,64	1.993	7,—	4.597	0,50	835	0,41	13.533
Propriété moyenne de 10 à 100 hectares									
Surface en hectares....	862.400	11,—	1.155.399	30,—	2.476.000	29,87	152.094	14,63	4.645.794
Nombre de propriétaires.	38.723	3,68	71.586	24,3	113.886	10,80	6.606	3,32	230.802
Petite propriété inférieure à 10 hectares									
Surface en hectares	3 153.645	40,3	626.382	25,—	2.947.000	35,55	264.688	25,33	7.327.715
Nombre de propriétaires.	929.939	95,5	216.563	74,7	942.500	88,70	191.737	96,27	2.271.739
Hect. par tête de famille	3,2		4,4		3,2		1,4		

Comme on peut le constater, la grande propriété se rencontrait aussi bien en Bessarabie, Bucovine et Transylvanie que dans l'ancien Royaume.

Le mécontentement que causait cette situation à la masse paysanne et qui s'était manifesté déjà à plusieurs reprises dans le passé, s'accentua vivement encore à la suite de la guerre mondiale et provoqua le décret royal du 16 décembre 1918, aux termes duquel devaient être expropriés et répartis entre les agriculteurs :

143.895,93 hectares de terres cultivables appartenant aux domaines d'Etat ;

437.030,28 hectares de terres cultivables appartenant aux domaines de la Couronne, à des personnes morales, institutions et sociétés ;

90.115,— hectares de domaines appartenant à des étrangers ;

40.879,23 hectares de domaines appartenant à des propriétaires résidant à l'étranger ;

1.512.668,04 hectares de domaines appartenant à des particuliers, soit un total de 2.224.588,50 hectares.

La cession définitive des lots de terre aux nouveaux propriétaires a commencé au cours de l'année 1920 ; jusqu'à cette époque, les propriétés expropriées par le décret royal du 16 décembre 1918 avaient été cultivées et administrées par les associations villageoises pour le compte individuel des cultivateurs, moyennant paiement par eux à l'Etat d'un fermage.

La base adoptée pour les expropriations fut la suivante : la limitation de la superficie de la propriété fut arrêtée à :

200 hectares pour les zones à population dense;
300 hectares pour les zones à population moyenne;
500 hectares pour les zones considérées comme régions de colonisation.

En Bessarabie, le maximum de superficie que l'on peut posséder est de 100 hectares; en Transylvanie et en Bucovine il est de 500 hectares.

Suivant une estimation qui ne peut évidemment être considérée encore comme définitive, l'expropriation en cours une fois terminée donnerait la nouvelle répartition suivante: petite propriété, jusqu'à une superficie de 100 hectares: 4.369.773 hectares; grande propriété, au-delà de 100 hectares: 3.905.227 hectares.

Les terres sont attribuées aux paysans dans la proportion de 5 à 19 hectares par famille, en tenant compte de la densité de la population.

Le taux de reprise des terres aux anciens propriétaires est déterminé en prenant comme base 20 fois le prix du fermage moyen dans la région envisagée.

La somme due au propriétaire exproprié lui est allouée sous forme d'obligations d'Etat intégralement payables en 20 ans.

Le nouveau propriétaire a de même 20 années pour s'acquitter envers l'Etat. Ses obligations se limitent au paiement d'un *capital* représentant la contre-valeur du terrain acquis, les intérêts restant à la charge de l'Etat roumain.

Sans porter encore un jugement définitif qui serait prématuré sur la réforme agraire en Roumanie, on doit néanmoins constater que si elle peut avoir eu un heureux effet social, elle n'a par contre, au point de vue économique pur, exercé sur le développement rationnel de la production agricole en Roumanie aucun effet heureux.

§ 2. — *Commerce.*

1. Affaires avec l'intérieur. — Deux catégories de négociants se partagent en Roumanie le commerce des céréales.

Le premier groupe se compose actuellement en grande majorité de négociants roumains pur sang ou naturalisés qui achè-

tent les céréales à l'intérieur du pays. Ils ne s'y font plus représenter comme jadis par des employés voyageant de ferme en ferme et fréquentant les petits marchés intérieurs, rendez-vous des cultivateurs. Ces derniers ont en effet été remplacés, depuis la réforme agraire et la suppression de la grande propriété, principalement par les coopératives et aussi par les négociants roumains eux-mêmes.

Les affaires se traitent d'ordinaire au comptant, les cultivateurs livrant en gare du chemin de fer ou à bord des schlepps (allèges) qui descendent le Danube, pour transborder leur chargement à Braïla, Galatz, Sulina ou Constantza.

Les affrètements ne se font en général plus comme jadis par voyage mais par location par jour ou année. Certains exportateurs possèdent pourtant leurs propres chalands.

Les coopératives et négociants dont question ne font jamais l'exportation. Ils se bornent à vendre sur place ou rendu tel port.

2. **Bourses.** — Certaines places commerciales comme Braïla, Galatz, possèdent une bourse mais qui n'exerce aucune influence. Elle se borne à enregistrer les transactions effectuées.

Dans d'autres villes, les réunions continuent à se tenir en pleine rue ou aux terrasses des cafés; ces endroits sont le rendez-vous des négociants, des exportateurs, des banquiers et des agents.

3. **Affaires avec l'étranger.** — Le second groupe s'occupe du commerce d'exportation. Celui-ci exigeant à l'heure actuelle des capitaux considérables, le petit exportateur de jadis a presque entièrement disparu et l'exportation des céréales se trouve concentrée entre les mains d'une dizaine de puissants groupes étrangers et roumains. Le paiement au comptant joue actuellement pour les achats un plus grand rôle qu'auparavant.

4. **Intermédiaires.** — Sur les places étrangères, l'exportateur travaille ou bien exclusivement avec sa propre maison, qui ne vend pas au-dessous des limites stipulées, ou traite suivant l'opinion qu'il s'est faite du marché; ou bien se fait repré-

senter par un ou plusieurs correspondants sur les principaux marchés de l'ouest de l'Europe.

La conclusion d'affaires par l'intermédiaire d'agents établis à Braïla ou Galatz est une pratique commerciale qui a complètement disparu.

5. Rôle des banquiers. — Le rôle des banquiers se borne presque exclusivement aujourd'hui à l'avance des fonds contre remise des documents, négociation des documents auxquels ont donné lieu les ventes à l'étranger. Des prêts sont à l'heure actuelle consentis aux cultivateurs, non plus par les banques, mais par l'intermédiaire des coopératives disposant de forts crédits à la Banque Nationale. Ceci n'existe pourtant que dans une faible proportion. L'activité du banquier s'étend parfois aussi aux opérations commerciales proprement dites, lorsqu'il est chargé par des coopératives ou spéculateurs de vendre pour leur compte des parties de céréales qu'ils lui consignent. Mais cela ne se présente plus que dans une mesure très restreinte.

6. Importance des exportations. — Les événements militaires dont la Roumanie fut pendant plusieurs années le théâtre, suivis de la transformation capitale du régime de la propriété, imprimèrent à la vie économique du pays et particulièrement aux conditions de la production agricole, un caractère essentiellement instable qui ne permet guère de se servir des éléments de la période comprise entre 1915 et 1920 pour en tirer des conclusions définitives sur la capacité de production et d'exportation de céréales de la grande Roumanie.

Il ne peut être perdu de vue que la grande réforme agraire, d'ailleurs encore non parachevée, a complètement bouleversé l'économie nationale et que trop peu de temps s'est écoulé pour que la preuve des effets heureux pour l'augmentation de la productivité du sol, qu'on se plaisait à en attendre, ait pu être faite.

Les possibilités normales d'exportation furent aussi considérablement réduites par les récoltes déficitaires qui suivirent l'armistice et qui obligèrent le Gouvernement à édicter, dans

le souci de garantir la nourriture des populations du Royaume, des prohibitions d'exportation totales ou partielles.

Ces réserves étant faites, voici pourtant pour 1919 et 1920 (dernières statistiques officielles parues) les chiffres de l'exportation des céréales.

Années	Quantités Quintaux	% du total des exportations	Valeur en Lei	% du total de la val. des exp.
1919	27.440	2,51	2.319.578	2,22
1920	9.775.220	66,91	2.303.832.167	67,10

Les relevés statistiques de tout le commerce extérieur du Royaume permettent de constater que les céréales, principale source de la richesse nationale, sont et resteront longtemps encore le premier produit d'exportation de la Roumanie.

PORT D'ANVERS.
Vue générale des Magasins à Grains.

CHAPITRE V. — BULGARIE.

§ 1. — *Agriculture.*

1. Aperçu général. — L'agriculture forme la base de l'économie nationale bulgare. En effet, 77 % de la population se consacre à la culture du sol. Malgré l'augmentation du territoire du royaume, qui était avant la guerre balkanique de 9.634.550 hectares et qui couvre actuellement, suivant le traité de Neuilly, 10.474.086 hectares, la superficie des terres labourables a sensiblement diminué. Il n'y a environ que 1/3 du territoire qui soit labourable (31,60 % de la superficie totale). Alors qu'en 1912 l'étendue totale du sol labourable était de 3.637.894 hectares, elle n'est plus aujourd'hui, malgré l'accroissement du territoire, que de 3.309.390 hectares. Cette différence provient principalement de la perte de la Dobroudja, cédée à la Roumanie, conformément aux stipulations du Traité de Bucarest de 1913 (confirmé par le Traité de Neuilly, mis en vigueur au mois d'août 1920), et dont le sol est des plus fertile. Cette perte ne put être compensée par l'annexion à la Bulgarie des régions qui lui furent octroyées par les Traités de Londres et de Constantinople.

Les modifications continuelles survenues dans le territoire de la Bulgarie, depuis 1912, rendent fort difficile l'établissement de statistiques comparables.

2. Surface ensemencée. — La surface ensemencée proprement dite était en 1920 de 2.383.633 hectares (soit 72,03 % des terres labourables et 22,76 % du territoire total).

En 1912, le pourcentage des terres ensemencées, par rapport aux terres labourables, était de 79,28 % et, par rapport au territoire total, de 29,94 %.

Ce sont les céréales qui occupent presque toutes les terres ensemencées, soit 2.126.121 hectares.

La diminution de la production des céréales constatée actuellement s'explique en partie par la perte des terres labourables

extrêmement fertiles de la Dobroudja, où l'on ne cultivait presque exclusivement que des céréales. D'autre part, la culture du tabac et de la betterave sucrière s'est considérablement développée en Bulgarie depuis la guerre mondiale par suite des prix très rémunérateurs que ces produits ont atteints. Alors qu'en 1912 la culture du tabac ne couvrait que 8.800 hectares, en 1920 la superficie de culture était de 38.500 hectares, et pour la betterave l'augmentation était de 3.800 à 9.100 hectares.

3. **Systèmes de culture.** — La force de l'habitude, la routine, sont si prononcées chez le paysan bulgare que ses méthodes de culture ne sont guère sensiblement changées depuis l'époque de la domination turque.

Si une très légère amélioration a pu se produire ces derniers temps, par suite des conditions de vente plus avantageuses obtenues par les céréales bulgares, les méthodes de culture n'en sont pas moins fortement arriérées.

Le travail du sol se fait au moyen d'outils utilisés depuis les temps ancestraux et qui évoquent les tableaux bibliques de la terre promise.

La pratique est essentiellement celle de la culture extensive. En règle générale, la terre n'est pas fumée ; si elle l'est parfois, c'est par hasard, grâce aux troupeaux de moutons, fort nombreux dans le pays, et aux chevaux. Les engrais chimiques sont inconnus : dans quelques rares endroits sont utilisés les fumiers d'étable. Les Bulgares ne pratiquent pas non plus, en règle générale, l'irrigation artificielle, bien qu'ils en comprennent très bien les heureux effets. Ils utilisent pourtant par dérivation les petits cours d'eau, mais seulement pour la culture du riz et des légumes.

Il est à remarquer que les agriculteurs bulgares ont à leur disposition des marnes en abondance, mais que personne ne songe à les utiliser pour accroître la valeur et augmenter la productivité des terres légères.

Le paysan bulgare estime sans doute qu'il n'est pas nécessaire de s'adonner à des méthodes de culture scientifiques, alors que

d'immenses étendues de sol fertile sont laissées à l'état de jachères ou de prairies (pâturages communaux).

Sa méthode de culture préférée est celle qui lui assure un rendement maximum de céréales avec un minimum de capital et de travail.

Assolement : Il n'y a d'autre part pas de système de culture. Le choix en est laissé au caprice individuel de l'agriculteur.

Il est à signaler toutefois que la méthode d'assolement biennal se trouve encore parfois dans les régions de la Bulgarie Orientale, où existaient jadis de grands domaines.

La méthode d'assolement triennal perfectionnée existe exceptionnellement dans les environs immédiats des grandes villes.

La production de l'engrais nécessaire est rendue possible par l'existence des plantes fourragères, qui permettent l'élevage d'un nombreux bétail. Comme cause d'enrichissement du sol, doit aussi être pris en considération l'apport des torrents consistant en terres superficielles plus riches.

Certains cultivateurs, surtout dans les régions où les propriétaires de terrains possèdent une petite industrie à domicile, ont adopté une autre méthode encore. Ils ne se sont pas employés à perfectionner le système d'assolement triennal, mais ont adopté un système spécial à 4 assolements. Après avoir cultivé des céréales pendant 3 années consécutives ils laissent ensuite les terres pendant une année en jachères.

Machines agricoles : La charrue ordinaire a remplacé depuis une douzaine d'années l'antique charrue arabe. Sont utilisés aussi quelques rouleaux, herses, moissonneuses-lieuses. Ces dernières n'obtiennent pas plus de succès, par suite des inégalités que présente le sol qui est trop imparfaitement nivelé. On rencontre des batteuses, des tarares, trieurs, etc. Il n'existe pas en Bulgarie, comme en Belgique, des entreprises de battage; les batteuses sont ici la propriété des cultivateurs mêmes.

Les semences ne sont soumises à aucune sélection. Après avoir été sommairement nettoyées au trieur, elles sont utilisées telles qu'elles ont été obtenues de la récolte précédente.

Il est à signaler cependant que tout récemment les coopératives agricoles, qui se sont considérablement développées au cours des dernières années, ont entrepris l'importation, mais dans des proportions excessivement réduites, de semences de l'étranger, mais de quelques produits seulement, tabacs, betteraves, luzernes et froment.

La fertilité du sol est naturelle ; elle n'est entretenue ou renouvelée que par le système de jachères, l'apport de terres par les torrents et le passage des troupeaux.

4. **Climat.** — La Bulgarie jouit d'un climat continental excellent et favorable à l'agriculture.

Les caractéristiques en sont des étés chauds et pauvres en pluie ; des hivers froids et assez longs avec de fortes chutes de neiges et d'abondantes pluies au printemps et à l'automne.

Par suite de la situation géographique, de la configuration géologique et de l'étendue du territoire bulgare, le climat est fort variable, suivant que les régions appartiennent à la zone du littoral, à la plaine ou à la montagne.

La plaine de Sofia, par exemple, qui se trouve située à plus de 500 mètres au-dessus du niveau de la mer, marque une pression barométique de 694°85 à 729°4. La température est de 24°4 à 35°8.

Dans les plaines, le climat est très chaud et sec ; plus modéré sur les hauteurs. Mais la caractéristique dans tout le pays est une extrême sécheresse. C'est principalement le manque d'eau qui est menaçant pour l'agriculture et compromet parfois les récoltes.

Ce manque d'eau, malgré des pluies abondantes, est dû principalement au déboisement des sommets montagneux.

Les cultures convenant le mieux au sol de la Bulgarie sont le froment, le maïs, l'orge, l'avoine et le seigle.

5. **Nature du sol.** — Au point de vue de la nature du sol propre à la culture, la Bulgarie peut être divisée en 4 régions :

1. *Région danubienne.* — Le fonds de l'assiette géologique de la région danubienne est formé de couches crétacées sur les-

quelles viennent se superposer presque horizontalement des couches calcaires et sur ces dernières du lias; celui-ci recouvre l'assiette géologique de la région danubienne jusqu'à une distance de 20 à 40 kilomètres au sud du Danube. L'épaisseur de la couche atteint 200 mètres. En plusieurs endroits, le lias, mélangé à des débris végétaux, forme de la terre noire. Les vallées des rivières sont recouvertes d'alluvions.

2. *Région des plaines du sous-corridor balkanique.* — Elle comprend la région de Zlatitza (sol fertile, ressemblant au lias) ; la région de Karlevo; la région de Kazanlik, où le sol est le plus fertile; la région de Sliven et celle de Tvorditza. Le long des rivières il y a des dépôts d'alluvions; les rivières charrient dans ces régions de nombreuses matières : graviers, sable et limon.

3. *Région de la Vallée de la Thrace.* — Elle se compose :

a) de la plaine de Philippopoli : lias, à l'exception de la partie nord, terre noire;

b) de la vallée de la Basse-Thrace, terrains alluviaux mélangés de gravier.

4. *Région des plaines de la Bulgarie du sud-ouest.* — Ces plaines sont celles de Somokow (gravier diluvial), de Sofia (terre noire), de Radomir (terrain alluvial), de Kustendil, Dompnitza, Kotcherinovo, Gorna-Djoumaya, Melnik, qui toutes se caractérisent par la fertilité de leur sol.

6. Semailles. — *Froment.* — Les semailles s'effectuent « à la volée » sur terrain labouré au printemps. Le labourage se fait toujours à très faible profondeur, 10 centimètres au maximum. Les semoirs ne sont pas utilisés; il n'en existe que quelques dizaines dans toute la Bulgarie.

Le paysan bulgare sème très mal, négligemment. Le grain, répandu « à la volée » donc, est enfoui à la charrue, ce qui est rendu nécessaire par les froids. Il est à remarquer que le sol est volontairement très peu nivelé et conservé avec de grosses mottes dont le but est de préserver la semence, enfouie profondément, contre les froids.

L'époque des semailles pour le froment d'hiver et le méteil

est la dernière quinzaine de septembre et la première semaine d'octobre.

Les semailles de printemps s'effectuent aussitôt que le temps le permet, généralement en février-mars.

Comme travaux postérieurs aux semailles, il n'y a à signaler que la pratique suivante. Lorsque la pousse des céréales, bénéficiant d'un temps exceptionnellement favorable, est particulièrement vigoureuse, le paysan bulgare livre les champs au passage « rapide » de troupeaux de moutons, ce qui a pour effet d'éliminer le surplus de la récolte et de la taler.

Maïs. — Les semailles du maïs ont lieu fin avril ou début de mai, alors que les gelées ne sont plus à redouter.

Le maïs est semé à la charrue, comme les pommes de terre; de mètre en mètre, le cultivateur laisse tomber deux ou trois grains de maïs.

Lorsque le maïs a atteint 20 centimètres de hauteur, les plantes en surnombre sont enlevées; on en laisse deux ou trois, suivant leur disposition. On procède alors au binage et on enlève environ 5 centimètres des feuilles supérieures; souvent on bute à la charrue ou à la main environ quinze jours plus tard.

Le maïs est presque toujours travaillé deux fois.

7. Moisson. — *Froment.* — La moisson est faite principalement par les femmes. Elle est exécutée à la faucille et à la main. La Bulgarie ne compte encore qu'un nombre fort limité de moissonneuses, quelques centaines à peine.

Il est à remarquer que le froment n'est pas mis en meules, sinon tout à fait exceptionnellement. Il est rassemblé en tas de dix gerbes et laissé sur champ pendant un mois environ; il est ensuite rentré et battu au fur et à mesure. Le système de battage encore le plus en usage est le piétinement des chevaux. Le grain obtenu est ensuite pelleté au vent et passé au tarare simple. A signaler aussi, comme pratique propre à certaines régions du pays, qu'après le battage, les cultivateurs étendent la paille sur un lit de pierres aiguës et font passer ensuite sur elle un traîneau chargé de pierres fort lourdes. Le but et l'effet en est de broyer

la paille, de la rendre plus spongieuse et plus propre ainsi à l'alimentation du bétail. Cette paille est substituée au foin dans une certaine proportion.

Maïs. — La récolte a lieu de la mi-septembre à fin septembre. Les épis sont cassés, mis en tas et déposés tels quels dans des magasins à clairevoie, où ils sont laissés jusqu'au printemps. Ils sont ensuite battus soit à la machine, plus souvent à la main Les pailles de maïs récoltées d'autre part et mises en tas sont utilisées pour l'alimentation du bétail, particulièrement des buffles. Quant à l'axe de l'épi, il sert de combustible.

8. La réforme agraire. — Il n'est pas sans intérêt de signaler ici que, subissant l'influence des mesures prises en matière de propriété foncière en Russie, Roumanie, Tchéco-slovaquie, où la limitation des domaines et des grandes propriétés avait sa raison d'être, le Gouvernement Bulgare Agrarien crut utile de faire voter par le Sobranié, le 25 avril 1921, une loi sur la répartition de la propriété foncière en Bulgarie, loi de caractère bien plus politique qu'économique, sans portée pratique et sans effet appréciable pour le développement de l'agriculture dans ce pays.

La Bulgarie se caractérisait déjà, en effet, par la prédominance bien affirmée de la petite propriété.

Suivant les derniers relevés statistiques, un tiers des agriculteurs sont de petits propriétaires ne possédant pas plus de 2 hectares de champs.

Les propriétaires moyens, possédant des champs d'une superficie de 5 à 30 hectares, constituent les 36 % de tous les propriétaires du pays.

Le nombre des grands propriétaires possédant plus de 30 hectares est de 7.274, soit 1,1 % de tous les propriétaires, tandis que le total de leurs propriétés constitue les 12,2 % des champs privés.

La répartition de la propriété foncière en Bulgarie est donnée par le tableau ci-dessous :

	Propriétaires	Hectares
Jusqu'à 2 hectares . . .	210.099	194.841
de 2 à 5 » . . .	191.768	646.781
de 5 à 10 » . . .	147.366	1.042.987
de 10 à 30 » . . .	82.289	1.231.011
de 30 à 50 » . . .	5.021	186.513
de 50 à 100 . . .	650	136.145
Total :	636.193	3.438.278

Malgré cette extrême division de la propriété et l'absence totale de grands domaines, le Gouvernement Bulgare a décrété, par la nouvelle loi sur la propriété foncière, que le maximum de la propriété foncière pour toute la Bulgarie est fixé par famille à 30 hectares de terre labourée, y compris les prairies, les vignobles, les champs de roses et de houblon, à la condition que le terrain soit exploité par le propriétaire lui-même, faute de quoi le maximum est de 4 hectares pour le propriétaire personnellement et de 10 hectares s'il a une famille.

Les grandes familles vivant et possédant en commun, comprenant les ménages de fils, petits-fils, frères, sœurs et leurs héritiers, ont le droit de possession, aux conditions citées ci-dessus; la propriété de toute la famille devient ainsi une agglomération des propriétés des ménages qui la composent.

L'excédent de la superficie autorisée des terrains devient propriété de l'Etat.

Les terrains du fonds de l'Etat sont distribués :

Aux cultivateurs ne possédant pas de terrains et travaillant sur des terres louées; aux spécialistes d'agriculture ne possédant pas de terrains ou possédant des terrains insuffisants; aux coopératives agricoles pour l'organisation d'industries agricoles ou de fermes modèles; aux Bulgares réfugiés, ainsi qu'aux immigrés et aux entreprises industrielles.

Le dédommagement des anciens propriétaires pour les terrains expropriés est effectué par des obligations hypothécaires de la Banque Agricole de Bulgarie, dont l'émission est établie par une loi spéciale. Les prix sont fixés suivant la

moyenne des prix du marché en vigueur dans la localité dont question pendant la période 1905-1915, sous déduction de certains pourcentages proportionnels à l'importance des terrains.

D'autre part, l'attribution des terrains du fonds d'Etat est effectuée au prix payé à l'ancien propriétaire, augmenté de 20 % et à raison de 100 levas minimum le décare. Le profit net est versé au fond d'Etat de « La propriété foncière au laboureur ».

Le *pronunciamento* du 9 juin 1923 qui renversa le régime agrarien amènera sans doute un remaniement des récentes lois agraires.

9. La Banque Agricole de Bulgarie. — Au point de vue du développement et de l'aide donnée à l'agriculture, « la Banque Agricole de Bulgarie » mérite une mention toute particulière.

Cette institution est un établissement d'Etat de crédit populaire qui fut créée en 1903 par la reprise des anciennes « Caisses Agricoles » qui avaient été fondées déjà du temps des Turcs. La Banque Agricole possède des succursales dans toutes les petites villes de province.

Le capital fondamental et le capital de réserve de la Banque Agricole de Bulgarie sont la propriété commune et indivisible des villages et des villes, ayant participé à la formation des anciennes Caisses Agricoles.

Le domaine et l'activité de la Banque Agricole de Bulgarie comprend des avances sur bétail, sur outillages agricoles, sur la récolte, sur des produits agricoles interposés dans les docks, les magasins, les dépôts, les élévateurs et autres bâtiments d'Etat, des villes et des communes, ou bien laissés en garde aux personnes auxquelles le prêt est accordé. Elle fait des avances aux cultivateurs aussi bien contre lettres de change avec ou sans garantie personnelle, que sur connaissements ou effets de commerce provenant de l'exportation des produits agricoles.

Elle accorde des prêts pour toutes sortes d'améliorations agricoles, s'occupe de fournir aux cultivateurs l'outillage, les semences, le bétail et les matériaux nécessaires, achète et vend pour ses propres besoins des monnaies, des chèques, des titres,

et des bons émis ou garantis par l'Etat, achète des produits agricoles directement des producteurs et s'occupe de la vente de ces mêmes produits, construit des élévateurs, des magasins, des entrepôts et exécute d'autres travaux indispensables à l'organisation du commerce des céréales en prélevant les sommes sur le fonds spécial créé à cet effet par la loi pour le commerce des céréales et de leurs produits.

La Banque Agricole de Bulgarie dirige, finance et contrôle toutes les sortes d'associations coopératives agricoles. Sont considérées comme telles les associations formées dans leur majorité par des agriculteurs et enregistrées selon la loi spéciale des coopératives ayant pour objet l'augmentation et l'amélioration de la production agricole.

Les coopératives en question ne peuvent changer leur statut sans le consentement de la Banque Agricole, ni s'adresser tant pour obtenir du crédit que pour placer leurs disponibilités, à d'autres établissements bancaires sans son approbation préalable.

Les coopératives créditées par la Banque Agricole de Bulgarie sont au nombre de 919. Elles comprennent des coopératives agricoles de crédit (caisses de Raiffeisen), coopératives agricoles de consommation et de production, associations d'achats et de ventes en commun, syndicats agricoles régionaux. Elles accusent dans leur ensemble un progrès marqué sur les années antérieures tant par l'importance plus grande de leur capital que par l'augmentation des dépôts à terme et en caisse d'épargne.

§ 2. — *Commerce.*

1. Intermédiaires. — L'agriculteur bulgare ne vend pas directement ses céréales aux exportateurs. Celles-ci sont livrées soit à des intermédiaires bulgares ou israélites, spécialistes du commerce de ces produits, soit aux coopératives locales ou centrales (à Sofia), auxquels les céréales sont ensuite achetées par les firmes d'exportation étrangères établies ou représentées en Bulgarie.

Actuellement, les transactions sont abandonnées à la libre concurrence.

En fait, à raison des disponibilités considérables qu'exige le commerce d'exportation des céréales, de l'organisation parfaite qu'il réclame et des difficultés de toutes natures auxquelles il expose, l'exportation de Bulgarie vers l'occident est concentrée entre les mains de quelques groupes de céréalistes extrêmement puissants, qui possèdent chacun toute une organisation appropriée sur place et effectuent régulièrement des opérations. Incidemment opèrent aussi quelques firmes allemandes, italiennes, etc., de moindre importance.

La création sur place d'une organisation complète avec des filiales en rapports constants et directs avec la firme sociale rend superflue l'existence d'intermédiaires sur les places étrangères.

Ce n'est donc que fort incidemment que des cotations ou offres télégraphiques sont faites par des agents commissionnaires du pays à des correspondants qu'ils peuvent s'être créés à l'étranger.

Exception doit toutefois être faite pour les marchés des pays limitrophes, tels Constantinople et la Grèce, qui sont approvisionnés par rapports directs entre négociants en céréales de Bulgarie et des marchés intéressés, sans intervention de compagnies d'importation étrangères. Ces transactions sont évidemment d'une beaucoup moins grande envergure que celles des firmes étrangères précitées qui portent à la fois sur des quantités considérables.

2. Bourses. — Il existe deux bourses de céréales en Bulgarie, l'une à Varna et l'autre à Bourgas, principaux ports d'exportation de ces produits, mais il est à remarquer que, d'importance toute locale, elles n'exercent aucune influence sur les prix des céréales, dont elles se bornent à enregistrer les diverses ventes et l'exportation.

3. Rôle des banques. — Pour les exportations de céréales traitées par les grandes sociétés étrangères, le rôle des banques

de Bulgarie est nul, les compagnies étrangères travaillant avec leurs propres capitaux ou étant financées par des banques de leur pays.

Les ventes sur les marchés voisins tels que Constantinople et la Grèce s'effectuent généralement contre ouverture de crédit irrévocable en banque.

En matière d'organisation du commerce d'exportation des céréales bulgares, une toute récente innovation méritant d'être signalée trouve sa place dans ce chapitre.

C'est la création de la « Banque Internationale de Bulgarie », fondée sur l'initiative du Ministre des Finances avec la participation de la Banque Nationale de Bulgarie ainsi que de la Banque Agricole de Bulgarie.

L'objet principal de cet organisme constitué au capital de 75.000.000 de leva est de contribuer, par son organisation et ses moyens, à faciliter et à encourager le commerce extérieur bulgare, particulièrement l'exportation des céréales, en créditant en Bulgarie et à l'étranger les ressortissants bulgares qui s'en occupent.

La Banque créera des succursales à l'étranger, partout où l'utilité s'en fera sentir. Des succursales existent déjà actuellement à Berlin, Paris, Zürich, Vienne, Budapest et Bucarest.

Cette initiative a évidemment pour but d'affranchir le commerce d'exportation de la Bulgarie de la tutelle de maisons étrangères.

4. **Importance des exportations.** — La presque totalité des exportations de la Bulgarie consiste en produits de l'agriculture et de l'élevage.

Jusqu'en 1912 les céréales et dérivés représentaient 70 % de l'exportation de Bulgarie.

Après la guerre on constate une forte diminution dans l'exportation des céréales, qui est due d'une part à la diminution de la production et d'autre part à l'épuisement des réserves du pays pendant la guerre.

Les statistiques du commerce d'exportation sont reprises dans le titre II de cet ouvrage.

Le commerce des céréales n'a à sa disposition, en Bulgarie, aucun des aménagements spéciaux à la manutention des céréales qui se rencontrent dans d'autres pays étrangers, même limitrophes comme la Roumanie.

Les céréales, faute de silos et d'élévateurs, sont simplement emmagasinées sur sol battu dans des baraquements en planches, bien souvent même elles sont simplement déversées, à Varna et à Bourgas par exemple, sur quai « à la belle étoile », en attendant leur chargement à bord des navires.

Cette regrettable pratique provient de l'insuffisance de locaux couverts et de l'absence ou de l'irrégularité des transports ferroviaires dont souffre principalement l'exportation des céréales de Bulgarie qui ne peut, de ce fait, prendre le développement qu'elle serait certainement, moyennant une amélioration du trafic, en mesure d'atteindre.

Il est vivement regrettable de devoir constater, en ce qui concerne particulièrement l'exportation des céréales bulgares à destination de notre grande métropole commerciale, qu'Anvers est loin d'avoir repris l'importance qu'elle détenait pour l'importation de ces produits avant la guerre.

Les chiffres accusés par les statistiques officielles sont en effet respectivement pour les années

	1911 Tonnes	1912 Tonnes	1920 Tonnes	1921 Tonnes
Froment	161.661	122.372		
Seigle	30.138	15.246		
Avoine	3.717	2.063	36.383	14.304
Orge	37.130	6.741		
Maïs	111.686	99.314		

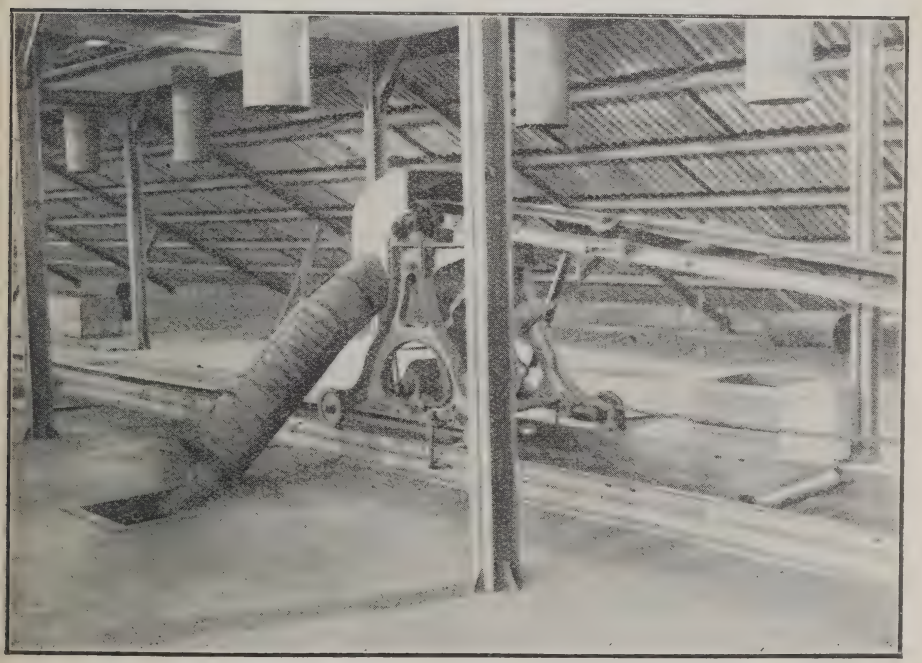
5. Ports. — On peut évaluer que l'exportation des céréales bulgares est effectuée pour 55 % directement par les ports de la Mer Noire, Varna et Bourgas, et pour 45 % par les ports danubiens. Ceux-ci sont Vidin, Lom Palanka, Nicopol, Sistow, Roustchouk, points d'aboutissement de voies ferrées. Aucun

de ces ports ne possède des installations appropriées au commerce des céréales.

Les céréales sont chargées sur des allèges de location, en grande majorité hongroises, d'une capacité moyenne de 600 tonnes.

6. **Prix.** — Le prix des diverses céréales bulgares est déterminé par les prix obtenus par ces produits sur le marché mondial.

Un essai, tenté par le Gouvernement Agrarien en 1920 et 1921, de monopole des exportations de céréales et de fixation arbitraire des prix par la création d'un « Consortium des Céréales » sous contrôle gouvernemental, produisit des résultats désastreux pour le pays et les agriculteurs.



LES MAGASINS A GRAINS D'ANVERS.
Détail d'un chariot déverseur, entrée des grains en silo.

CHAPITRE VI. — RUSSIE.

§ 1. — *Agriculture.*

1. Surface ensemencée. — De tous les pays européens, la Russie est celui qui renferme de loin la plus grande surface en terres arables.

En ne tenant compte que des provinces européennes et négligeant la Finlande, la Pologne et le Caucase, cette surface couvre une étendue de près de quarante fois la superficie totale de la Belgique.

En effet, dans cette portion ainsi délimitée de la Russie, plus de 1.160.000 kilomètres carrés sont disponibles pour recevoir les semences. Toutefois, jusqu'à présent, il s'en faut encore de beaucoup que toutes ces terres soient livrées à la culture.

2. Sol. — D'autre part, les sols arables de la Russie d'Europe sont de natures très différentes et de valeurs très inégales.

L'emplacement et les limites de leurs diverses variétés tiennent encore par-dessus tout à des raisons naturelles, en ce pays où l'homme a encore assez peu modifié la terre. Les régions stériles dominent au nord, au nord-est et au sud-est. C'est dans l'intervalle qui sépare les bancs glacés de la Toundra, les plateaux souvent rocheux et les innombrables lacs de la Finlande, des sables et des argiles salés de la dépression caspienne, que se succèdent, au milieu des forêts, plus ou moins clairsemées, puis parmi les champs d'herbe de la steppe, les terrains agricoles qui alimentent l'activité du peuple russe.

A l'ouest, la valeur du sol, au point de vue des cultures, est très inégale.

Au sud, à la zone des forêts, succède celle des Terres Noires ou « Tchernoziom », dont l'humus, formé en grande partie de débris végétaux reposant sur des alluvions, s'étale sur des couches épaisses de 30 centimètres à 1 mètre. Ces terres vont

de la Podolie et de la Bessarabie jusqu'à l'Oural méridional et jusqu'en Sibérie, sur près de cent lieues de traversée moyenne; interrompues de-ci de-là par des rivières et des dépôts de sable, elles constituent les trois cinquièmes de la surface arable totale.

3. **Climat.** — Une situation aussi favorable devrait assurer à la Russie la première place pour les céréales sur le marché mondial. Malheureusement, les conditions climatériques opposent souvent les plus grandes entraves au développement normal de l'agriculture. Qu'on en juge. Dans près de la moitié de la Russie européenne, les gelées persistent pendant au moins cinq mois. L'arrêt de la végétation est beaucoup plus long et plus complet que dans les zones tempérées de l'Europe occidentale; de plus, l'hiver n'étant pas la saison des pluies, la couche protectrice de neige est souvent peu épaisse sur le sol. Après un printemps très court, tout entier occupé par la débâcle qui détrempe brusquement le sol, ou par des gelées tardives, surviennent des chaleurs partout relativement excessives.

Dans le nord et dans le centre, ces chaleurs, presque toujours accompagnées de pluies, permettent aux plantes de croître rapidement. Mais, au midi, sur les sols les plus riches, les souffles secs et brûlants, venus de l'Asie, l'emportent souvent sur les vents de l'ouest et du sud, détruisent les récoltes et fendillent ou réduisent en poussière la terre végétale, empêchant ainsi parfois les semailles d'automne. D'autres fois, les pluies d'été trop prolongées retardent la maturité, obligent les propriétaires à moissonner avant qu'elle ne soit complète et même à sécher artificiellement des gerbes au feu, afin de pouvoir recueillir le grain.

Le midi de la Crimée et de la Transcaucasie, surtout dans la partie occidentale, ainsi que le Kouban, sont les contrées de la Russie d'Europe où le climat est le plus favorable à l'agriculture. La brièveté et la tiédeur des hivers, les grandes pluies des printemps, la sécheresse des étés, en font des régions d'aspect cultural varié et très particulier, qui ont plus de rapports avec les terres méditerranéennes qu'avec le reste de l'Empire.

Il est très important, pour les récoltes de céréales, que la neige soit abondante pendant la saison hivernale, car, en couvrant les semences de son manteau ouaté, elle les protège contre les morsures des froids excessifs qui seraient une cause de destruction.

Dans le même ordre d'idées, il vaut toujours mieux pour le grain que le dégel se fasse lentement, afin que l'eau puisse être absorbée graduellement par la terre, au lieu de s'écouler rapidement. Dans ce but, beaucoup d'agriculteurs sèment leur froment d'hiver entre les tiges des maïs qu'ils laissent sur pied à une hauteur d'environ 30 centimètres. Au surplus, lorsque l'automne est tardif, les risques de gelées tardives sont moindres.

Très souvent, les récoltes qui, au début de la saison, semblaient promettre beaucoup, causent, au moment de la récolte, les pires désillusions, si elles ont à souffrir de la sécheresse. La raison en est simple. Si, jusqu'alors, la saison a été favorable, la tige de la plante a pris un grand développement, mais elle exige nécessairement une quantité relativement grande d'humidité ; pour peu que cette humidité fasse défaut, la plante est condamnée à périr en peu de temps. D'autre part, si, au début de la saison, les pluies ont été rares, la plante présentera un aspect chétif qui fera pronostiquer une mauvaise récolte ; mais viennent alors, malgré la saison déjà avancée, des pluies plus abondantes, la plante absorbera évidemment cette humidité et produira malgré tout un bon fruit, si même la tige fanée a toutes les apparences d'une plante presque morte.

4. Situation actuelle. — Les renseignements, d'ailleurs très fragmentaires, sur la situation agricole actuelle en Russie sont trop sujets à caution pour que nous jugions utile de les reproduire ici. Nous renvoyons donc le lecteur aux chapitres respectifs de diverses céréales, où il trouvera la production et la superficie des céréales en Russie englobées dans les tableaux généraux.

CHAPITRE VII. — INDE BRITANNIQUE.

§ 1. — *Agriculture et Climat.*

1. Importance de l'agriculture. — L'agriculture occupe environ les trois quarts de la population indienne et les changements de saison, ainsi que les conditions atmosphériques exercent une influence si considérable sur les conditions de la vie indigène que nulle part ailleurs peut-être les variations météorologiques ne sont observées avec plus d'anxiété ni les nouvelles perspectives plus impatiemment attendues. Au nord et à l'ouest cette anxiété n'est pas du tout aussi marquée, parce que ces régions dépendent en grande partie de l'irrigation.

2. Cultures. — Au nord de l'Inde, une température basse règne d'ordinaire d'octobre à avril, le thermomètre y descend parfois au-dessous de zéro. C'est à cette époque que se cultivent les récoltes appelées « rabi », qui dépendent surtout des courtes pluies d'hiver pour leur développement normal. Le froment forme la base de la culture dans toute la partie septentrionale de l'Inde. De l'ensemble de la surface ensemencée comprise dans le Pundjab et les Provinces-Unies, près de 60 % sont consacrés à la culture du froment; si on y comprend l'orge et le millet, ce pourcentage monte à 97 % de la surface totale ensemencée dans les Provinces-Unies (Agra et Oudh).

Cependant, le nord seul ne produit pas les céréales; le froment est cultivé également dans les Provinces Centrales, dans le Décan, le Bourban et les provinces limitrophes de Burma. De la surface totale ensemencée en froment, les Provinces-Unies et le Pundjab représentent près de 57 %. Environ la moitié de cette surface est irriguée.

Les récoltes appelées « kharif » sont celles des saisons chaudes; les moissons se font généralement vers la fin du mois d'avril.

Dès la fin d'avril commencent les fortes chaleurs, à nulle autre comparables; les vents brûlants venus de l'ouest dessè-

chent la prairie et détruisent jusqu'au dernier brin de végétation. Ce n'est qu'à la fin de juin que les labours recommencent, après les premières chutes de pluie.

Les récoltes d'automne comprennent le maïs et les plantes légumineuses, abstraction faite de la canne à sucre, du coton, etc. A la fin de la saison sèche (mars-avril), l'eau fait défaut dans la plus grande partie du pays et la terre ne produit plus rien.

3. Mousson. — Rien d'étonnant donc à ce que les nouvelles concernant la mousson, qui doit amener le retour des pluies, soient attendues avec une telle anxiété. Des dépêches des Iles Seychelles et Maurice donnent toutes les indications qui permettent de prévoir les conditions dans lesquelles se présentera la mousson.

Que la mousson soit bonne, c'est l'abondance, c'est la richesse pour des millions et des millions d'habitants. Qu'elle soit mauvaise, et c'est la sécheresse et la famine sous leur forme la plus horrible.

Inutile d'ajouter qu'au point de vue du commerce international des céréales, la mousson joue un grand rôle.

Pendant l'hiver, la surface de la terre dans le continent méridional de l'Asie se refroidit progressivement, de sorte que la température de la mer est plus élevée que celle de la terre; mais après le mois de mars, le soleil devient chaque jour plus brûlant, de telle sorte que bientôt la terre est redevenue plus chaude que les mers environnantes. La pression de l'atmosphère qui règne sur le pays y diminue et provoque des courants d'air chargés d'humidité qui viennent des mers subtropicales. Voilà l'origine de la mousson occidentale qui arrive à la côte occidentale des Indes vers la fin de mai et juin. Les montagnes opposent leurs barrières aux courants et provoquent la condensation de la vapeur d'eau qui se résoud en pluie.

Lorsque la force des courants de la mousson diminue à l'ouest (ce qui arrive vers la mi-septembre), celle-ci souffle du côté opposé et procure les mêmes bienfaits aux provinces occidentales.

L'effet le plus remarquable produit par la mousson est certes celui observé dans la baie de Bengale. Les masses de vapeur d'eau sont poussées sur une distance de plusieurs milliers de lieues sur la surface de la mer échauffée pour se briser finalement contre les Monts Khassia, dans le Bengale oriental. A Cherri Pinjè, on enregistre une chute d'eau de 50 à 60 *pieds*.

Est-il étonnant que dans un pays où l'abondance et la famine dépendent tout entières des courants aériens, si capricieux, les récoltes accusent d'une année à l'autre des différences considérables.

4. Surface ensemencée en froment. — Voici le tableau de la surface ensemencée et de la production par province :

PROVINCES	ANNÉES					
	1920-21		1921-22		1922-23	
	Superficie	Production	Superficie	Production	Superficie	Production
	(En milliers d'acres et milliers de tonnes de 1015 kilogr.)					
Punjap	8.781	2.301	9.981	4 185	10 870	3.688
Provinces-Unies	6.589	2.374	6.906	2 689	7 099	2.611
Provinces centrales et Berar	2.650	365	2 525	697	3 104	1.061
Bombay	1 424	259	1.959	401	1.918	413
Bihar et Orissa	1.094	455	1.133	546	1.265	518
Frontière de nord-ouest	722	147	938	259	1.138	312
Sind	362	70	464	135	533	160
Bengal	117	31	124	26	125	29
Delhi	28	12	41	18	46	25
Ajmer-Herwara	18	6	19	6	16	4
Inde centrale	2.798	509	1.507	591	1.745	443
Hyderabad	310	6	644	54	700	62
Rajputana	809	154	850	185	989	221
Baroda	67	16	69	20	65	19
Mysore	4	1	5	1	6	1
Gualior	—	—	1.042	284	1.221	324
TOTAUX	25.783	6.705	28 207	93.30	30.833	9 .891

Nous attirons au surplus l'attention du lecteur sur les tableaux généraux de la superficie, de la production et du commerce des diverses céréales repris dans la première partie de cet ouvrage.

5. Autres céréales. — Les céréales autres que le froment n'offrent que peu d'intérêt pour le commerce international, car leur production suffit à peine à la consommation intérieure. Cependant, dans les années d'abondance particulière, l'Inde britannique exporte quelques parcelles d'orge et de maïs.

CHAPITRE VIII. — AUSTRALIE.

Agriculture.

1. Débuts. — Les débuts de l'agriculture en Australie furent modestes et pénibles. Il fut vite démontré que les comptes-rendus publiés par les membres de l'expédition du capitaine Cook, au sujet de l'extraordinaire fertilité du sol australien, avaient été considérablement exagérés. Peu après la prise de possession, en 1786, le gouvernement anglais chargea le capitaine Philipp, nommé capitaine et gouverneur en chef de la colonie, de commencer immédiatement la culture du sol.

Le capitaine informa peu après le gouvernement de la mère-patrie qu'il avait fait ensemencer huit acres de froment et d'orge, mais que, pas suite des déprédations causées aux champs par les rats, il était peu probable que les essais pussent aboutir dans un avenir rapproché.

2. Progrès. — Heureusement, des terrains favorables à la culture ne tardèrent pas à être découverts par G. H. Knibbs, et déjà en 1808 les rapoprts accusaient une superficie ensemencée de 6877 acres pour le froment, 3389 acres pour le maïs, 544 pour l'orge, 92 pour l'avoine et 1000 acres pour diverses cultures.

Jusqu'en 1851, les progrès s'accentuent, au point que les statistiques accusent une superficie ensemencée de 491.000 acres ; mais, à cette époque, la découverte des mines d'or exerce une influence néfaste sur l'agriculture, car cette année on constate une diminution de plus de 41.000 acres. Bientôt les besoins augmentent considérablement, les prix deviennent plus rémunérateurs par suite de la demande croissante ; aussi la surface ensemencée augmente-t-elle dans de fortes proportions.

Les cultures totales qui, en 1860, couvraient 480.760 hectares, occupent en 1870 884.216 hectares, en 1889 1.852.220, en 1890 2.197.412, en 1900 3.650.600, en 1905 3.817.350 et en 1910 2.983.485. On trouvera les chiffres des dernières années dans les tableaux généraux de la superficie et de la production des diverses céréales à la première partie de cet ouvrage.

TITRE V.

Considérations sur les divergences dans les statistiques.

Si l'on compare entre elles les statistiques établies pour les céréales par les administrations des divers pays, on est parfois surpris de constater des différences très considérables.

En ce qui concerne plus particulièrement la Belgique et la Hollande, pays de transit, et l'Allemagne, pays recevant les céréales en grande partie par l'intermédiaire de ces pays de transit, les dissemblances sont très frappantes. La même situation se présente pour l'Italie, qui reçoit beaucoup de marchandises en transit pour la Suisse, l'Autriche et la Tchéco-Slovaquie.

Mais ces divergences ne s'observent pas seulement dans les statistiques des pays de transit ou des pays recevant par voie indirecte; elles existent également pour les pays d'exportation.

D'où proviennent ces différences ? Plusieurs causes peuvent être invoquées, dont l'importance variera selon les circonstances, sans qu'il y ait moyen de formuler des règles pour leur redressement.

Tout d'abord, les évaluations du pays importateur et celles du pays de provenance ne sont pas établies d'après les mêmes normes. Certains pays ne publient que les chiffres du commerce général d'importation et d'exportation, qui comprennent l'ensemble des entrées et des sorties; d'autres font figurer à l'importation le commerce général et à l'exportation le commerce spécial représentant la production indigène; d'autres ajoutent les chiffres de la réexportation des produits exotiques; d'autres fournissent séparément les données des importations destinées à la consommation et celles du transit.

Souvent les marchandises changent de destination dans le cours de leur voyage, ou bien le pays de destination figurant sur la déclaration en douane au moment de l'embarquement n'est-il en réalité qu'un pays de transit.

Des navires ayant chargé des céréales au Danube sont dirigés vers le Détroit de Gibraltar et les exportateurs les déclarent en destination de l'Angleterre, ne sachant pas où ils seront débarqués ; les capitaines des navires ne reçoivent les ordres de débarquement que plus tard, à leur arrivée à Gibraltar ou ailleurs. Le chiffre des exportations des pays de provenance sera en réalité trop fort pour l'Angleterre et trop faible pour les autres pays importateurs de céréales.

Les changements de destination sont tellement fréquents qu'il n'est guère possible aux pays d'exportation de dire, même à beaucoup près, quels sont les pays qui finalement prendront réception de la marchandise.

Même lorsque la première destination est connue, des réexpéditions ultérieures modifient la destination. Ainsi de très importantes quantités de céréales sont dirigées sur Anvers, Rotterdam, Gênes et Trieste et la statistique des pays exportateurs les enregistre par conséquent comme étant exportées en Belgique, en Hollande et en Italie. Mais arrivées dans ces ports, les céréales sont négociées (excepté la quantité conservée pour la consommation intérieure) et expédiées vers les pays contigus formant le hinterland des pays d'importation. Les pays de destination finale n'indiquent pas toujours l'origine réelle de la marchandise.

Le mouvement mondial est faussé de ce chef aux pays de destination, car la même marchandise est comptée plusieurs fois. Ce cas se présente aussi à l'exportation et est particulièrement frappant pour les Etats-Unis et le Canada. En été, d'importantes quantités de céréales provenant des Etats-Unis passent par le Canada et sont expédiées par Montréal, tandis qu'en hiver, c'est le contraire qui se produit : les céréales du Canada sont expédiées par chemin de fer jusqu'aux ports des Etats-Unis. Il y a donc double emploi et les disponibilités réelles en Europe peuvent de ce chef être considérablement inférieures aux conclusions basées sur les statistiques officielles. On pourrait y remédier en ne tenant compte que des sorties effectives des divers ports, mais le travail statistique serait nécessairement fort laborieux.

Certaines marchandises entrent dans les ports francs d'un Etat sans y être enregistrées et après avoir traversé cet Etat, elles sont dirigées vers un autre pays dont la statistique les enregistre comme provenant du port franc, autre cause d'erreur sur l'origine.

Dans l'étude du commerce mondial, il faut tenir compte du fait que certaines statistiques ne considèrent pas le mouvement commercial des pays dont le commerce est peu important ou dont les statistiques complètes font défaut ou qui ne publient aucune statistique de leur mouvement commercial. Ce fait amène une rupture d'équilibre entre les données du commerce, car il en résulte que l'ensemble des importations ne correspond pas à l'ensemble des exportations.

D'autre part, les années fiscales adoptées par les administrations des douanes ne correspondent pas toujours à l'année solaire : certains pays prennent l'année commençant le 1er mars et finissant le 28 février, d'autres commençant le 1er juillet et finissant le 30 juin, la plupart prenant l'année commençant le 1er janvier et finissant le 31 décembre. Mais même dans ce cas, les exportations figurant pour le pays exportateur dans le courant du mois de décembre, ne figureront à l'importation qu'en janvier ou février de l'année suivante, d'où nouvelle discordance.

Il y a encore d'autres sources de divergences. Les administrations enregistrent d'ordinaire les importations avec un soin plus jaloux que les exportations, sauf dans les pays où existent des droits d'exportation. Les données mensuelles du mouvement commercial ne sont que provisoires et sont sujettes à rectification. L'étude de la consommation d'un pays doit tenir compte des statistiques des farines et des produits de celles-ci ; or les chiffres ne comprennent souvent pas les données relatives aux biscuits, pâtes alimentaires, etc.

D'autre part, les spécifications douanières ne concordent pas toujours, certains pays, même pour les spécifications aussi simples que celles des céréales, ne distinguant pas entre seigle, orge et avoine ou encore groupant tous les grains sous une seule rubrique.

Enfin, il y a les pertes de marchandises en cours de route par suite de naufrage, d'incendie, d'abandon de la cargaison sur la côte, les pertes de poids par évaporation, les différences dans la pesée au départ et à l'arrivée, les vols ou détournements après l'embarquement, mais avant l'enregistrement par la douane à l'arrivée et les erreurs matérielles dans la transmission et l'impression des chiffres auxquelles il faut malheureusement faire la part assez large.

Si l'on désire donc étudier à fond les statistiques d'un pays déterminé ou le mouvement mondial des céréales, il sera nécessaire d'examiner au préalable les conditions spéciales dans lesquelles elles ont été élaborées et les causes d'erreurs qui les entachent.

Une réglementation internationale à ce sujet rendrait d'énormes services en rendant les statistiques comparables.

MAGASINS A GRAINS D'ANVERS.

Déchargement simultané d'un steamer (par élévateur de la Ville) au quai nº 50 et d'une allège (par l'élévateur le la société) au quai nº 49.

DEUXIÈME PARTIE.

LE MARCHÉ D'ANVERS.

TITRE I.

Généralités.

CHAPITRE I.

STATISTIQUES DU COMMERCE DES CEREALES DEPUIS 1831.

§ 1. — *Importation.*

Il n'est guère possible de faire ce qu'on pourrait appeler « l'histoire » du commerce des grains à Anvers, car, à vrai dire, l'histoire n'en date que d'hier.

Les chiffres des importations que nous passerons en revue dans ce paragraphe ont été puisés dans les documents officiels mis à notre disposition par M. le Ministre des Finances; ils comprennent les importations des froments, seigles, orges, avoines et maïs de toute la Belgique ; mais comme le commerce des grains s'est presque tout entier concentré à Anvers, on peut dire qu'en réalité la prospérité du commerce dans tout le pays est la prospérité de la place d'Anvers. Ce fait est encore plus caractéristique actuellement qu'il ne l'était dans le temps. En

effet, jadis, plusieurs villes de l'intérieur étaient des marchés de grains : Louvain, Hasselt, Courtrai, Tirlemont, etc., etc. ; mais, peu à peu, ce commerce se concentra presque tout entier à Anvers, au détriment des cités secondaires. Quelques villes ont cependant conservé leur bourse aux grains, comme Bruxelles, Liége, Courtrai, Gand, mais ces marchés n'en sont pas moins pratiquement gouvernés par le marché d'Anvers.

Au début de notre existence nationale, le commerce des céréales était très limité. En 1831, nous importions 144.110 quintaux métriques en tout; c'est le total le plus insignifiant que nous ayons reçu au cours d'une année. Dès l'année suivante, nous importions huit fois cette quantité, mais cet accroissement n'était dû qu'aux conditions défavorables dans lesquelles la récolte s'était faite en Belgique. L'ensemble des importations des dix premières années accuse la

Moyenne décennale 1831-1840 : 560.950 quintaux.

Ce n'est donc qu'un modeste début. La lenteur des modes de transport, la difficulté des communications sont, pour une grande part, dans cet état de choses. Néanmoins, presque toutes les années de la période décennale suivante, nous dépassons les cent mille tonnes, de telle sorte que nous enregistrons comme

Moyenne décennale 1841-1850 : 1.356.930 quintaux.

Il est juste d'ajouter que pendant les années 1846 et 1847 l'agriculture nationale avait éprouvé de véritables désastres. Le déficit avait fait monter le prix du blé à des taux inconnus jusqu'alors, et quelques anciens se rappellent encore les désordres que la cherté des vivres provoqua dans les principales villes du royaume.

Jusqu'à ce jour, l'importation ne s'était guère faite qu'au moyen de petits bateaux côtiers, de tjalks néerlandais, de voiliers venus des ports allemands de la Baltique.

Aussi les résultats que nous obtenons au cours de la période décennale suivante en sont-ils pas très encourageants, si même,

dans leur ensemble, ils accusent un progrès sur la moyenne précédente.

Voici exactement la

Moyenne décennale 1851-1860 : 1.934.460 quintaux.

Mais petit à petit le mouvement prend de l'ampleur. Nous n'en sommes plus à devoir nous estimer satisfaits d'une augmentation d'une cinquantaine de mille tonnes. Nous notons pour cette décade un accroissement de cent trente-cinq mille tonnes. Ce progrès est dû tant à la stabilité du régime dont nous éprouvons les bienfaits, qu'au surcroît de liberté dont notre commerce jouit. On sait qu'en 1864, grâce aux efforts persévérants du baron Lambermont, la navigation de l'Escaut fut déclarée libre de toute entrave.

D'autre part, les moyens de transport deviennent de plus en plus aisés, réguliers et rapides; par suite du développement de la grande navigation, les frets se mettent plus à la portée de marchandises aussi pondéreuses que les céréales, que seuls de bas frets permettent de concourir utilement avec les produits indigènes.

Bref, notons pour cette époque la

Moyenne décennale 1861-1870 : 3.280.260 quintaux.

Ce n'est vraiment que vers l'année 1870 que commence, pour Anvers, l'histoire des céréales.

La loi du 22 décembre 1871 déclare les grains libres de tous droits d'entrée. Mais ce progrès n'est pas dû uniquement à l'abolition des lois protectionnistes, nous en sommes bien plutôt redevables à l'augmentation constante de la population, à la multiplication des moyens de transport et à la facilité des moyens de communication. Le télégraphe est entré dans le domaine de la pratique. Nous sommes reliés par fil, non seulement avec tous les pays voisins, mais également avec le Danube, la Russie, l'Amérique du Nord. Dans ces pays, l'agiculture s'est développée au point que la consommation intérieure ne peut plus absorber les immenses quantités produites. Le surplus cherche naturellement des débouchés à l'étranger. Aussi,

le chiffre de nos importations ne fait-il que s'accroître, à telles enseignes que nous enregistrons une augmentation annuelle moyenne de près d'un demi-million de tonnes, comparativement à la décade précédente, car les statistiques nous renseignent la

Moyenne décennale 1871-1880 : 8.444.460 quintaux.

Et cependant, quelle marge entre ces chiffres et ceux des années 1905-1909! En trente ans, nous aurons plus que triplé la quantité de la période 1871-1880.

Graduellement, notre place prend les allures d'un centre mondial du commerce des grains. Est-ce étonnant? Dans tous les domaines, le peuple belge fait preuve d'une activité incomparable : mais c'est surtout l'industrie qui l'attire, au détriment de l'agriculture; cette situation devait provoquer nécessairement une augmentation des importations des céréales. Au demeurant, la surface arable dont dispose notre agriculture ne pourrait pas suffire à la production des quantités nécessaires à l'alimentation de la nombreuse population. L'accroissement est d'environ cinq cent mille tonnes, car les statistiques officielles donnent comme

Moyenne décennale 1881-1890 : 13.083.500 quintaux.

C'est vers la fin de cette période que les céréales de la République Argentine commencent à s'imposer sur les marchés européens. Jusque-là, la production avait à peine suffi à la consommation intérieure du pays; en tous cas, l'exportation avait été peu importante. En effet, de 1875 à 1890, ce pays avait à peine exporté le double de ce qu'il exporta dans la seule année 1890. Depuis, le chiffre des exportations n'a fait que croître. Aussi, les froments de La Plata ont-ils supplanté en grande partie les blés des Etats-Unis qui, jadis, dominaient notre marché.

Ce qui ne contribua pas peu à augmenter nos achats de céréales, ce fut la loi protectionniste qui, en 1895, imposa en Belgique un droit d'entrée de deux francs par cent kilogrammes sur les farines étrangères. Cette loi donna une grande extension

à la minoterie belge, tout en augmentant dans des proportions considérables le mouvement de nos importations de blé, de sorte que nous pouvons enregistrer à cette époque la

Moyenne décennale 1891-1900 : 19.917.570 quintaux.

Depuis lors, nos progrès dépassèrent tout ce qu'on eût pu raisonnablement espérer.

Né il y a quarante ans à peine, le commerce des céréales de la place d'Anvers s'est développé d'une façon merveilleuse, au point que notre marché peut être appelé à juste titre un centre mondial pour le commerce de cet article.

Au début de notre existence nationale, nos transactions se limitaient aux contrées voisines : les pays du Zollverein, la Hollande, la France. Plus tard, la Baltique et le Danube furent nos principaux fournisseurs, auxquels bientôt les Etats-Unis vinrent faire une concurrence acharnée.

La meunerie belge ayant récemment transformé son matériel, en remplaçant la mouture à la meule par celle aux cylindres en acier, peut utiliser dans sa fabrication les blés durs qui, jadis, ne trouvaient de débouché qu'à Marseille, en Italie et en Angleterre. C'est ainsi que lorsque les froments de l'Inde sont abondants, ils parviennent à s'écouler aisément, grâce à leur pouvoir d'absorption d'eau, qualité constituant au point de vue industriel un avantage apprécié.

Aujourd'hui nous importons les qualités les plus diverses et de toutes les régions du monde entier où l'agriculture, secondée par les conditions climatériques, permet l'exportation. C'est ainsi qu'en même temps que les froments du nord, du sud, de l'est et de l'ouest de l'Amérique, nous recevons les froments allemands, russes et roumains, les froments bulgares, serbes et turcs, les froments de la Perse, de l'Inde, de l'Australie, etc.

Notons pour la période 1901-1910 comme chiffre moyen annuel :

Moyenne décennale 1901-1910 : 28.468.950 quintaux.

L'étude des statistiques (1) démontre que, de 1831 à 1913 inclusivement, la Belgique a importé :

Froment . .	510.929.100	quintaux soit	58,33 %
Seigle . .	58.390.540	» »	6,67 »
Orge . .	126.306.460	» »	14,42 »
Avoine .	83.414.030	» »	9,52 »
Maïs (2) .	96.918.900	» »	11,06 »
			100,— »

Ensemble : 875.959.030 quintaux.

La publication des statistiques officielles a été suspendue de 1914 à 1918 inclusivement, à cause de l'occupation de la Belgique par les armées allemandes.

Il existe cependant quelques données fragmentaires de source non-officielle que nous reproduisons ci-après.

Les grandes variations survenues dans les importations des dernières années nous engagent à reproduire les chiffres de celles-ci par année et par produit. Nous y ajoutons les données relatives à la farine de froment, car elles présentent pour ces années une importance qu'elles n'avaient pas avant la guerre, le droit d'entrée de deux francs par cent kilos constituant à cette époque une protection suffisante pour écarter, à quelques spécialités près, les farines du marché national.

Importation en Belgique en 1913 et de 1919 à 1922.
(Commerce spécial) (3)

(Quintaux)

Années	Froment	Farine de froment	Seigle	Orge	Avoine	Maïs
1913	18.949.870	32.070	1.618.540	3.774 610	1.386.870	6.356.580
de 1914 à 1918 (4)	—	—	—	—	—	—
1919	3.264.960	64.410	437.920	476.230	558.090	362.080
1920	8.960.700	222.940	1.040.590	843.260	639.750	2.662.110
1921	10.745.910	22.940	133.890	2.668.090	1.370.100	4.910.940
1922 (5)	10.167.030	92.060	69.110	2.021.680	1.474.020	4.174 840

(1) Tous ces chiffres ont été puisés dans les documents officiels.
(2) De 1831 à 1845 et de 1866 à 1895, le maïs est compris dans les statistiques de l'avoine. Ces chiffres comprennent aussi le sarrasin.
(3) Source : Ministère des Finances de Belgique. (4) Voir le chapitre ci-après sur le Ravitaillement de la Belgique pendant et après la Grande Guerre. 5) Les chiffres de mai à décembre sont provisoires et concernent le trafic de l'Union Economique belgo-luxembourgeoise.

§ 2. — *Transit.*

Transit par la Belgique de 1913 à 1922 (1)

(Quintaux)

Années	Froment	Farine de froment	Seigle	Orge	Avoine	Maïs
1913	1 139.650	85.960	47.260	160.130	979.810	258.320
1919	1.137.790	—	110.890	93.080	685.270	1.360.110
1920	2.331.340	—	1.160.460	398.980	423.320	951.020
1921	2.344.250	295.270	14.600	351.580	1.035.450	157.670
1922 (2)	4.136.520	96.090	455.500	1.417.310	1.733.880	2.090.510

Les chiffres du commerce spécial à l'importation, majorés de ceux du transit, constituent, d'après la statistique officielle belge, le *commerce général à l'importation.*

Le *commerce spécial à l'importation* comprend les marchandises déclarées pour la consommation lors de l'importation ou de la sortie d'entrepôts.

Le *transit* comprend les marchandises de provenance étrangère qui traversent le pays en destination de l'étranger soit directement, soit en passant par les entrepôts, sous régime de douane.

Cependant il arrive fréquemment que, pour éviter les formalités inhérentes au transit, des marchandises libres de droits d'entrée — tels le froment, le seigle, l'orge et le maïs — destinées en réalité à l'exportation, sont déclarées à l'entrée comme si elles étaient destinées à la consommation intérieure et sont réexpédiées ensuite à l'étranger sans qu'elles aient fait l'objet d'une transaction dans le pays.

Le commerce spécial à l'importation, majoré de la production indigène non exportée, devrait correspondre à la consommation totale du pays. L'absence de déclarations de transit grossit donc arbitrairement le chiffre apparent de la consommation établi sur ces bases.

Il est donc plus juste de considérer le commerce général tant à l'importation qu'à l'exportation et d'ajouter, à l'excédent de la première sur la seconde, la production indigène.

(1) Source : Ministère des Finances de Belgique. — (2) Trafic belge du 1er janvier au 30 avril ; trafic de l'Union belgo-luxembourgeoise à partir du 1er mai.

En effet, le *commerce spécial à l'exportation* comprend, outre le transit, les marchandises belges et les marchandises nationalisées qui sortent effectivement du pays. Par marchandises nationalisées, il faut entendre d'une part les marchandises de provenance étrangère pour lesquelles les droits d'entrée ont été acquittés et d'autre part celles qui, libres de droits à l'entrée, ont été déclarées pour le commerce ou l'emploi dans le pays.

Sauf mention spéciale, tous les chiffres du commerce reproduits dans ce chapitre se rapportent au commerce général.

§ 3. — *Exportation.*

Admirablement situés au carrefour des routes commerciales des nations les plus actives, le port d'Anvers et la Belgique en général, consacrèrent tous leurs efforts à développer leur commerce de transit.

La plus grande partie des céréales exportées proviennent, en effet, de l'étranger, car, par suite des hauts tarifs protectionnistes de nos voisins, les grains de la Belgique ne peuvent guère lutter, dans les pays limitrophes, avec les produits indigènes.

Cependant, nos anciens économistes n'avaient pas vu tout le parti que nous pouvions tirer de la situation exceptionnellement favorable où se trouvait notre pays. En 1831 et 1832, l'exportation des grains était radicalement interdite, sous prétexte que l'on n'avait pas le droit de concourir au renchérissement des produits indispensables à l'alimentation du peuple.

En 1833, l'ancienne prohibition fut retirée, mais l'on ne peut dire que le commerce d'exportation ou de transit ait été encouragé, car un droit d'exportation de fr. 0,20 par 1.000 kilogr. pour le froment, de fr. 0,14 pour le seigle, de fr. 0,10 pour l'orge, et de fr. 0,14 pour l'avoine, frappait toute marchandise sortant de la Belgique.

Deux ans plus tard, ces dispositions sont encore changées. Cette fois, le droit d'exportation est fixé uniformément à fr. 0.25 par 1.000 kilogr., mais il est stipulé que lorsque le prix de l'hectolitre atteint fr. 24 pour le froment et fr. 17 pour le seigle, toute exportation est rigoureusement interdite.

Ces principes gardèrent force de loi jusqu'en 1850, lorsque la législature proclama la liberté absolue d'exporter les céréales.

Dans leurs grandes lignes, les mêmes causes qui donnèrent naissance au commerce d'importation, influencèrent également le mouvement de nos exportations vers les régions industrielles qui nous environnent.

Les chiffres suivants de notre exportation annuelle prouvent l'extension continuelle de notre commerce d'exportation :

Période décennale	1831-1840	91.060	quintaux
» »	1841-1850	385.120	»
» »	1851-1860	620.630	»
» »	1861-1870	1.038.690	»
» »	1871-1880	3.270.810	»
» »	1881-1890	4.478.120	»
» »	1891-1900	6.186.980	»
» »	1901-1910	7.996.410	»

Les quantités totales de céréales exportées par la Belgique depuis 1831 jusque 1913 inclusivement se répartissent de la manière suivante, d'après les documents du Ministère des Finances :

Froment	141.453.020	quintaux	soit	52,11 %
Seigle	35.763.710	»	»	13,18 »
Orge	26.336.390	»	»	9,70 »
Avoine	36.500.540	»	»	13,45 »
Maïs	31.382.920	»	»	11,56 »
				100,— »

Ensemble : 271.436.580 quintaux.

Pour les motifs exposés au paragraphe précédent, relatif à l'importation de céréales en Belgique, nous reproduisons ici le tableau de l'exportation des dernières années en y ajoutant les données de 1913. Il n'existe point de statistiques ni officielles ni officieuses pour l'exportation de 1914 à 1918 inclusivement. Nous renvoyons, pour les chiffres du transit, au paragraphe relatif à l'importation.

Exportation de Belgique en 1913 et de 1919 à 1922.
(Commerce spécial) (1)

(Quintaux)

Années	Froment	Farine de froment	Seigle	Orge	Avoine	Maïs
1913	3.535.610	574.280	171.020	568.810	10.530	1.426.010
1919	109.420	87.950	350	39 530	4.350	39.000
1920	62.570	19.820	16.270	15.940	1.190	435.080
1921	950 960	116.200	56.390	429.730	1.600	179.270
1922 (2)	349.560	228.560	41.020	35.950	8.630	106.220

CHAPITRE II.

LE RAVITAILLEMENT DE LA BELGIQUE PENDANT ET APRES LA GRANDE GUERRE.

A. — PENDANT LA GUERRE.

§ 1. — *Organisation et activité du Comité National.*

Après la Révolution de 1830, qui détacha les provinces méridionales du Royaume des Pays-Bas constitué en 1815, l'Angleterre, l'Autriche, la France, la Russie et la Prusse élaborèrent à Londres le statut international de la Belgique, laquelle fut déclarée neutre à perpétuité par le Traité de 1839. Le 4 août 1914, l'Allemagne déchirait ce « chiffon de papier » et envahissait le pays. L'invasion s'accompagna de réquisitions de toute nature : vivres, fourrages, véhicules, etc., réduisant bientôt au pire dénuement des populations entières.

L'arrêt complet de la vie économique, la destruction des usines, le chômage forcé qui en résultait, la réglementation des retraits de fonds en banque, la cessation des paiements de l'Etat, la hausse brusque et considérable de toutes les denrées alimentaires posèrent la Belgique en présence du problème

(1) Source : Ministère des Finances de Belgique. — (2) Les chiffres de mai à décembre sont provisoires et concernent le trafic de l'Union Economique belgo-luxembourgeoise.

redoutable, souvent affreux, de l'alimentation de toutes les classes de la société.

Le Gouvernement agit immédiatement. Dans la séance historique du 4 août 1914, il fit voter par le parlement une loi de délégation permettant au Roi de prescrire les mesures destinées à pourvoir à l'alimentation publique et à réprimer l'accaparement.

Des prix maxima du froment indigène, de la farine et du pain furent fixés par l'arrêté royal du 14 août 1914. Le rationnement fut établi dès cette date et fixé à 400 grammes de pain par habitant, réduit bientôt après, dans certaines régions, à 250 grammes.

Les pouvoirs publics et les particuliers organisèrent dans tout le pays des institutions destinées à venir en aide aux nécessiteux.

Mais à côté des besoins qui de jour en jour devenaient plus pressants, les ressources apparaissaient bien précaires et les efforts isolés bien faibles. Aussi la centralisation de ceux-ci ne tarda pas à s'imposer. C'est ce qui provoqua le groupement des forces qui aboutit à la constitution, à Bruxelles, du Comité Central de Secours et d'Alimentation. Ce titre fut changé quelques semaines plus tard en celui de Comité National de Secours et d'Alimentation.

Le Comité exécutif qui en assura l'administration se réunit pour la première fois le 3 septembre 1914.

Le Comité Central commença par régler les conditions de son intervention par voie de subsides pour aider les comités de secours créés à Bruxelles et dans les faubourgs à l'initiative des pouvoirs communaux et pour uniformiser l'assistance des indigents par la création de cantines populaires. Mais l'approvisionnement de celles-ci n'étant possible qu'à condition de soustraire aux réquisitions allemandes les denrées leur destinées, des sauf-conduits furent demandés. L'autorité militaire allemande autorisa, à cet effet, l'emploi d'affiches, dites de protection, qui mettaient denrées et véhicules à l'abri des saisies. On en plaça également sur les magasins où le Comité Central entreposait des vivres. Les autorités communales, qui avaient

procédé à d'importants achats, s'empressèrent de mettre ces stocks à l'abri en les transférant au Comité Central.

Les approvisionnements, augmentés de ce que les Allemands avaient laissé de la récolte indigène, ne tardèrent cependant pas à s'épuiser. Aussi fallut-il d'urgence songer à l'importation des choses nécessaires à la vie. Le Comité Central envoya une mission en Angleterre dans ce but, mais elle y rencontra une vive opposition de la part des autorités britanniques qui craignaient, en autorisant l'entrée des vivres en Belgique, de détruire les effets du blocus que l'Angleterre avait décrété.

Les ministres d'Espagne et des Etats-Unis, qui avaient accordé leur haut patronage au Comité Central et formé avec quelques personnes appartenant à la colonie étrangère le Comité hispano-américain dans le but de faciliter les relations du Comité belge avec les envahisseurs, acceptèrent de faire auprès du gouvernement britannique les démarches nécessaires pour qu'il autorisât, dans un but humanitaire, l'importation de céréales en Belgique. (Le ministre de Hollande leur fut associé en avril 1915 en qualité de président d'honneur et de haut protecteur du Comité National).

Après de laborieuses négociations, l'autorisation fut accordée en considération de l'assurance donnée le 16 octobre 1914 par le gouverneur allemand que les vivres importés par le Comité Central seraient réservés exclusivement pour les besoins de la population belge.

Le Gouvernement anglais posa encore comme condition que les produits fussent convoyés jusqu'à la frontière belge sous le patronage des ambassadeurs d'Espagne et des Etats-Unis à Londres et de la frontière jusqu'aux magasins de distribution en Belgique par les ministres des mêmes pays à Bruxelles.

L'accomplissement de cette condition nécessitait la création d'un organisme qui pût, sous le contrôle de ces ministres, exécuter toutes les opérations d'expédition et de réception des marchandises à importer, ainsi que la surveillance de leur distribution aux populations belges. Telle fut l'origine de la Commission for Relief in Belgium qui continua l'œuvre du Comité hispano-américain.

Les membres américains de la Commission durent quitter le territoire belge en mai 1917, à la suite de la déclaration de l'état de guerre entre les Etats-Unis d'Amérique et l'Allemagne.

Le Comité National eut bientôt des ramifications dans toutes les localités du pays; dans chaque province il fut créé sur son conseil une organisation analogue à celle fonctionnant à Bruxelles et qui prit la dénomination de « Comité de Secours et d'Alimentation de la Province de... ».

Mais le problème financier, de plus en plus pressant, ne tarda pas à se poser au Comité National, car les souscriptions et dons tant des particuliers que du Relief Fund mis à la disposition du gouvernement belge par la Grande-Bretagne apparurent bientôt comme insuffisants.

Par suite du transfert du gouvernement belge au Havre, l'Etat avait suspendu tous ses paiements en territoire occupé, laissant ainsi un grand nombre d'administrations et de particuliers dans une situation difficile. Le Comité National obtint du gouvernement belge et de l'autorité occupante l'autorisation de consacrer au paiement des dettes du gouvernement belge dans le pays le produit de la vente des marchandises importées, le gouvernement s'engageant à procurer de son côté à Londres le change nécessaire aux opérations d'importation.

La majeure partie des sommes ainsi recueillies par le département Alimentation étaient versées au département Secours.

Au début de 1915, le Comité National étendit son action à la région occupée du nord de la France, ce qui donna lieu à la création du Comité d'Alimentation du Nord de la France.

Au 31 décembre 1918, la valeur des *vivres* facturés aux comités provinciaux dépassait trois milliards quatre cent millions de francs pour la Belgique et le nord de la France, la part de la Belgique seule étant d'environ deux milliards quatre cent millions. Le total des *secours* délivrés par l'intermédiaire du Comité National s'élevait à la même date à un milliard trois cent millions de francs.

Quant aux quantités réparties, elles s'élevèrent, jusqu'au 31 décembre 1918, à 33.400.000 quintaux pour la Belgique et 9.600.000 quintaux pour la France.

Les céréales et la farine, faut-il le dire, jouèrent dans ces importations le rôle prépondérant. Voici d'ailleurs les chiffres détaillés avec indication des quantités destinées au nord de la France.

Importations de céréales et farines de 1914-15 à 1918.

(Quintaux)

	Froment	Farine de froment	Seigle	Orge	Maïs
1914-15 ...	6.116.430	1.520.030	—	—	1.774.800
1916	8.690.980	65.000	—	—	1.018.110
1917	4.751.700	82.760	131.960	—	329.070
1918	4.578.780	1.925.140	80.100	290.390	1.045.340
	24.137.890	3.592.930	212.060	290.390	4.167.320
Les parts de la Belgique et du nord de la France s'établissent comme suit :					
Belgique	19.514.700	3.093.610	159.970	271.100	3.672.600
France	4.623.190	499.320	52.090	19.290	494.720
	24.137.890	3.592.930	212.060	290.390	4.167.320

Pour apprécier à sa juste valeur l'importance des achats de céréales et farines effectués par la Commission for Relief in Belgium, il faut encore tenir compte des pertes subies par sa flotte, dues principalement au torpillage et aux mines. Elles s'élèvent au total à 28 navires porteurs d'environ 99.000 tonnes de céréales et farines.

§ 2. — *Le Rationnement et le blutage.*

Le Comité National se préoccupa dès l'origine du rationnement et du blutage, mais n'imposa à cet égard des règles strictes qu'à partir du moment où il devint évident que les importations rencontreraient de grosses difficultés.

Les taux varièrent énormément selon les provinces et selon les époques et il n'est guère possible de les relever ici dans le détail.

Nous renvoyons donc pour ces questions au volumineux et très attachant Rapport général sur le fonctionnement et les opérations du Comité National de Secours et d'Alimentation (Vromant & C°, Bruxelles, 1921) où nous avons puisé tous les renseignements contenus dans ce chapitre.

Nous pouvons cependant fournir quelques données éparses. Au début, le Comité National recommanda simplement aux comités provinciaux de ne pas dépasser la ration de 250 grammes de farine par jour et par tête.

En 1915, la ration de pain fut de 250 grammes dans les provinces d'Anvers et de la Flandre orientale, ainsi qu'à Bruxelles; ailleurs elle était de 330 grammes, sauf dans le Luxembourg, où elle était de 390 grammes.

Le blutage, qui était à 90 %, put être ramené à 82 % le 1er janvier 1916; on fut même autorisé à bluter pendant un certain temps à 75 %. En juillet 1916, la ration fut portée à 300 grammes à 82 %.

Pendant quelque temps, la ration resta assez stable, mais le déficit des années 1917 et 1918 provoqua plusieurs changements. Le 15 février 1918, la ration tomba à 225, puis elle fut de 250 grammes, mais le taux de mouture fut fixé à 97 %. Le 15 mars 1918, on atteint le niveau le plus bas : 190 grammes de farine à 97 % ou 250 grammes de pain complet. Il y eut amélioration en octobre : 300 grammes de pain, puis en novembre : 330 grammes et 400 grammes; enfin en décembre 450 grammes de pain.

Cependant il faut tenir compte aussi des rations supplémentaires qui furent accordées à certaines catégories de personnes : ouvriers occupés à des travaux pénibles, femmes enceintes, mères nourrices, enfants, tuberculeux, nécessiteux, etc.

§ 3. — *Les prix du froment et du pain.*

Quant aux prix du froment à l'importation, il s'établit en moyenne à 37 fr. 50 par 100 kg. en 1915, à 43 fr. 80 en 1916, à 62 fr. 20 en 1917 et à 85 fr. 40 en 1918.

Les prix du pain varièrent assez sensiblement de province à province; toutefois, dans leur ensemble, on peut les établir à 40-45 centimes par kg. en 1915 et 1916, à 50-55 d'octobre 1916 à septembre 1917, à 60-70 d'octobre 1917 à janvier 1918, à 80-95 de février à décembre 1918.

§ 4. — *La marge de mouture.*

La marge de mouture, ou prix forfaitaire demandé par les

meuniers pour la mouture, subit également de sérieuses fluctuations influencées par le prix de la main-d'œuvre, les frais de transport, le prix du charbon, l'abandon au Comité National ou la conservation par les meuniers des sous-produits de mouture, etc.

Le premier contrat passé en novembre 1914 prévoyait que le froment devait être livré au meunier à 32 fr. les 100 kg. La farine blutée à 90 % était livrée au Comité au prix de revient. Le son appartenait au meunier, qui devait le recéder à 14 fr. les 100 kg. Un autre contrat stipula : prix de mouture à 90 %, 0 fr. 60; son vendu au profit du meunier à 14 fr. les 100 kg. Plus tard le prix de mouture fut fixé à 1 fr. 25 les 100 kg., la farine, le son et les autres sous-produits devant être livrés gratuitement au Comité. Du mois d'octobre 1915 jusqu'en 1918, la marge se fixa partout entre 1 fr. et 1 fr. 50 les 100 kg. de froment traités. Vers le milieu de l'année 1918, les taux furent établis suivant une échelle dégressive, le prix de 1 fr. 75 étant payé pour le premier quart de la capacité du moulin, 1 fr. 50 pour le deuxième quart et 1 fr. pour le reste. A Anvers, les taux furent de 2 fr. et 1 fr. 75 pour la mouture. Dans certains cas, le Comité dut consentir en outre certaines indemnités à des conditions déterminées.

§ 5. — *La liquidation des stocks du Comité National.*

A l'armistice, le Gouvernement belge pria le Comité National de maintenir provisoirement ses services en activité jusqu'au moment où les administrations publiques pourraient se substituer à eux. Le Comité procéda à la liquidation graduelle des stocks existants et des marchandises qui continuèrent à lui parvenir en exécution des contrats conclus.

Au 31 décembre 1918, le Comité possédait un stock de 1.758.000 quintaux de céréales et produits panifiables, représentant une valeur de 156 millions de francs.

L'incertitude où l'on se trouvait au moment de l'armistice d'obtenir les approvisionnements suffisants décidèrent le Comité à continuer ses achats, lesquels s'élevèrent à 5.135.000 quintaux

de céréales et produits panifiables, valant 447 millions de francs.

La répartition à la population effectuée du 1er janvier 1919 à la fin de mai 1919 comprit 3.300.000 quintaux.

Le Ministère de l'Industrie, du Travail et du Ravitaillement reprit à cette époque le stock de céréales comportant environ 3.500.000 quintaux dont 450.000 quintaux de céréales indigènes. Le prix de reprise fut fixé à 70 fr. les 100 kg.

Le rapport général du Comité National ne mentionne pas les résultats en bénéfice ou perte de ses opérations, mais il termine en notant que non seulement la liquidation des stocks se fit sans perte, mais qu'elle laissa un bénéfice appréciable sur les prix d'inventaire.

§ 6. — *La récolte indigène.*

Dans le but d'assurer l'alimentation de la population en pain en soustrayant les céréales aux saisies et réquisitions militaires allemandes, divers arrangements furent pris avec l'autorité occupante à l'intervention des Ministres des Etats-Unis, d'Espagne et de Hollande.

Un arrêté du 30 juin 1915 pris par le gouverneur général allemand frappa de saisie les céréales et stipula qu'elles devaient être réservées exclusivement à l'alimentation de la population belge, à laquelle elles seraient réparties par les soins du Comité National de Secours et d'Alimentation.

Un autre arrêté du 23 juillet 1915 institua la Commission Centrale des Récoltes ayant pour mission d'acheter, d'emmagasiner et de répartir les céréales indigènes sous le contrôle du pouvoir occupant. Le gouverneur général allemand, en effet, en nommait tous les membres. Sur neuf membres, il ne pouvait y avoir que deux personnes étrangères à l'administration allemande, soit un délégué du Comité National et un délégué de la Commission for Relief in Belgium.

A la Commission Centrale des Récoltes correspondait, dans chaque province, une Commission Provinciale des Récoltes; elle faisait la levée mensuelle de la saisie sur les quantités libé-

rées et contrôlait l'existence des stocks et les opérations d'achat.

A côté de ces organismes central et provinciaux, préposés à la réglementation et à la surveillance, se trouvait l'organisme créé par le Comité National pour acheter, conserver et distribuer les céréales saisies. Il était représenté par le Bureau Central des Récoltes et par les Bureaux Provinciaux des Récoltes.

Les achats de céréales indigènes s'établissent ainsi :

En 1915-1916 : 1.822.230 quintaux.
En 1916-1917 : 1.284.190 »
En 1917-1918 : 1.377.000 »

Les prix d'achat furent fixés comme suit :

Récoltes	Froment	Seigle
1915-1916	27 fr. 50	23 fr. 50
1916-1917	26 fr. —	24 fr. 50
1917-1918	36 fr. —	33 fr. —
plus tard en 1918	48 fr. —	43 fr. —

Les frais divers qui venaient augmenter le prix d'achat payé aux producteurs et qui étaient afférents aux opérations d'achat, d'emmagasinage, de manipulation, d'assurance et de transport atteignirent :

Pour l'exercice 1915-1916 2 fr. 42 par 100 kg.
» » 1916-1917 4 fr. 06 » » »
» » 1917-1918 6 fr. 20 » » »

Certaines quantités de céréales furent d'ailleurs laissées au producteur pour des semailles ainsi que pour son alimentation et pour celle de son personnel et de son bétail.

Bien qu'une très forte proportion des céréales produites fût soustraite à la saisie par les producteurs qui pouvaient les vendre en fraude à des prix sensiblement supérieurs, l'économie réalisée par la consommation fut considérable, eu égard à l'écart notable entre le prix de revient des céréales indigènes et celui des céréales exotiques.

B. — APRES L'ARMISTICE.

§ 1. — *Création, pouvoirs et organisation du Ministère de l'Industrie, du Travail et du Ravitaillement.*

Le Ministère de l'Industrie, du Travail et du Ravitaillement fut créé en vertu de l'arrêté royal du 21 novembre 1918.

Toutes les mesures devaient être prises en vertu de pouvoirs dont était investi le Ministre par une loi.

La loi fondamentale est l'arrêté-loi du 5 novembre 1918 réglementant l'alimentation de la population civile. Cet arrêté fut prorogé une première fois par la loi du 11 octobre 1919, plus tard, par celle du 16 août 1920 et pour la dernière fois par celle du 10 juillet 1921, les pouvoirs du ministre étant prorogés à cette date jusqu'au 1er janvier 1922.

L'article 1er de l'arrêté-loi du 5 novembre 1918 stipulait que : Pendant la durée de la guerre, le Roi peut prendre toutes mesures généralement quelconques destinées à assurer ou à faciliter l'alimentation des populations, notamment fixer les prix des denrées et marchandises de première nécessité, en prohiber l'exportation, les réquisitionner pour les mettre à la disposition des habitants ou les vendre à ceux-ci, rationner la consommation des denrées alimentaires et réglementer la production agricole.

Les articles 3, 4 et 5 édictent des peines d'emprisonnement, amende, affichage et confiscation pour ceux qui « dérobent des denrées à la circulation, s'abstiennent d'obtempérer aux réquisitions, font de fausses déclarations de stocks, vendent à un prix supérieur au prix maximum, négligent d'afficher la liste des prix de vente des denrées, etc. ».

La loi du 11 octobre 1919 prorogea les dispositions de l'arrêté-loi du 5 novembre 1918, suréleva et compléta les pénalités visées à ce dernier.

Les pouvoirs du ministre en matière de licences étaient basés sur l'arrêté-loi du 7 novembre 1918 dont l'article 1er stipulait que : « Pendant la durée de la guerre, le Roi peut prendre toutes mesures pour réglementer :

L'exportation, le transit et l'importation par les frontières de terre et de mer de toutes denrées ou marchandises et de tous fonds, titres, valeurs ou monnaies ;

Le commerce et la négociation des monnaies, changes, devises, instruments de crédit ou moyens de paiement ;

L'émission et le commerce des titres, valeurs, actions, obligations ou bons de caisse ;

Les paiements, transports, virements de compte ou compensations avec l'étranger ».

Cette loi fut prorogée, avec certaines modifications, par la loi du 6 septembre 1919, une nouvelle fois le 27 juin 1920 et une dernière fois le 10 juillet 1921.

L'arrêté royal du 8 novembre 1918 déterminait en son article 1er que « l'exportation et l'importation par les frontières de terre et de mer des denrées ou marchandises de toute nature sont subordonnées à l'octroi d'une licence, sauf celles déterminées par le Ministre ».

Ces licences étaient accordées par le Ministre des Affaires économiques.

Enfin l'arrêté royal du 11 décembre 1918 modifiait l'arrêté royal du 8 novembre 1918 en ce que les licences seraient dorénavant délivrées pour l'alimentation et l'habillement par le Ministre de l'Industrie, du Travail et du Ravitaillement et pour toutes les autres marchandises, par le Ministre des Affaires économiques.

Le Comité National fonctionna jusqu'en mai 1919. Le Département du Ravitaillement du Ministère de l'Industrie, du Travail et du Ravitaillement continua son œuvre et prit une série de mesures destinées à assurer l'alimentation du pays en pain à bon marché, rendue difficile par la désorganisation des marchés, la pénurie des céréales, les fluctuations considérables des prix et des changes.

C'est ainsi que furent constitués, en avril et en mai 1919, une commission et trois groupements pour réaliser toutes les opérations ayant trait à l'achat, au transport et à la mouture des blés.

L'organisation qui fut ainsi mise sur pied comprenait :

1° Une commission dénommée Commission d'Achat des

Blés exotiques, comprenant des représentants du commerce des grains, du commerce maritime, de la meunerie, du Département du Ravitaillement et plus tard du Département des Finances, ainsi que de l'agriculture, de la boulangerie et des associations ouvrières;

2° Un groupement réunissant tous les importateurs de blés, agents et courtiers en blés d'avant-guerre;

3° Un groupement réunissant la plupart des affréteurs de grains de la place d'Anvers;

4° Un groupement réunissant les meuneries industrielles.

§ 2. — *La Commission d'Achat des Blés Exotiques.*

La Commission d'Achat des Blés Exotiques, dont les bureaux furent établis à Anvers, était chargée de procéder aux achats des produits nécessaires à l'alimentation et notamment du blé, d'assurer le transport des marchandises achetées, tant à l'importation qu'à la répartition, d'établir le prix de revient des marchandises en vue de la fixation des prix de vente dans le pays.

A l'effet de réduire le plus possible les importations de blé, la décision fut prise, en mai 1919, de réquisitionner au profit de la population le disponible de la production indigène. Dans ce but, il fut créé au mois de juillet 1919, au sein de la Commission d'Achat des Blés Exotiques, une section d'Achat des Blés Indigènes, dont les bureaux furent installés à Bruxelles.

A partir du 1er mai 1921, la Commission devint purement consultative et la direction des bureaux d'Anvers lui fut enlevée pour être confiée à un fonctionnaire supérieur du Département du Ravitaillement. Cette mesure fut prise en vue de la cessation du régime de réglementation et de la liquidation des derniers stocks du Département.

§ 3. — *Le Contrat Gray.*

Jusqu'en avril 1919 et depuis l'occupation allemande, le ravitaillement du pays en céréales et farines avait été assuré par le Comité National, qui recevait ses produits de la Commission for Relief in Belgium, organisme *pourvoyeur* fonctionnant aux Etats-Unis et dont les agents, en Belgique, coopéraient avec

ceux du Comité National à toutes les opérations de réception des denrées, ce dernier agissant plus particulièrement comme *distributeur*.

Vers le 20 mars 1919, la Commission for Relief décida de cesser ses opérations. Cette décision entraîna la fin de l'activité du Comité National. Le Département du Ravitaillement entreprit immédiatement la liquidation des divers stocks existants, tout en se substituant au Comité National et à la Commission for Relief pour l'alimentation de la population.

Le 29 mars 1919 intervint, entre le Ministère de l'Industrie, du Travail et du Ravitaillement et la firme américaine P. N. Gray & C°, un contrat aux termes duquel le premier achèterait, par l'intermédiaire de la seconde, pendant une période de quatorze mois, expirant le 30 juin 1920, toutes les quantités de blés que le gouvernement belge jugerait bon d'acquérir aux Etats-Unis et au Canada pendant cette période.

M. Gray avait exercé en Belgique, sous l'occupation allemande, les fonctions de directeur de la Commission for Relief.

Le gouvernement belge se réservait le droit de mettre à sa disposition, pour le transport des grains, tous les navires belges qu'il pourrait se procurer, et la firme Gray avait l'obligation d'accepter ces navires. Pour le surplus éventuel des grains à transporter, elle était autorisée à faire des affrètements et touchait sur le fret de ceux-ci une commission de 1 pour cent. Cette commission était majorée de 2 1/2 % lorsqu'il s'agissait de bateaux du Shipping Board américain, ce dernier n'allouant pas de commission aux courtiers maritimes. La firme ne percevait aucune commission de fret sur les navires belges mis à sa disposition.

En rémunération de ses fonctions, la firme Gray recevait les commissions calculées sur les bases suivantes :

1 % du montant des sommes payées pour marchandises achetées, lorsque dans le courant d'un même mois le total de ces sommes ne dépassait pas 2.500.000 dollars ;

3/4 % sur le montant de l'excédent jusqu'à 5.000.000 dollars ;

5/8 % sur le montant dépassant ces dernières sommes.

Le 12 mai 1920 intervint un nouveau contrat.

Aux termes de celui-ci, le gouvernement belge s'obligeait, pour un terme de quatre mois à partir du 1er août 1920, à charger P. N. Gray & Co d'effectuer en qualité d'agents tout ou partie des achats qu'ils feraient en Amérique du Nord en denrées alimentaires, spécialement en froments et en graisses. L'obligation de l'Etat était limitée à dix mille tonnes de céréales par mois et à 50 % de la totalité des autres achats.

La firme Gray pouvait, en dehors des opérations d'agence lui confiées, concourir avec les autres firmes exportatrices et importatrices et faire comme vendeurs toutes offres des marchandises entrant dans le cadre de ce contrat et que l'Etat s'était réservé d'acquérir sur le marché libre. L'Etat s'engageait en même temps à donner la préférence à la firme Gray à conditions plus avantageuses ou même égales. L'Etat s'engageait à procéder à la comparaison du coût des marchandises acquises, d'une part, à l'intervention de Gray et, d'autre part, sur le marché libre et à proroger le contrat pour un nouveau terme de huit mois au cas où la comparaison serait favorable à Gray, le Gouvernement belge devant produire tous documents en sa possession permettant d'apprécier le résultat des opérations conclues par les concurrents de Gray.

Sur le montant total des paiements effectués pour les opérarations traitées en exécution de ce contrat, il était alloué à Gray les mêmes commissions que celles énumérées ci-haut.

Le contrat fut en fait prorogé jusqu'au 1er août 1921.

Le total des achats effectués à l'intervention de la firme Gray, du 1er mai 1919 au 1er août 1921, s'est élevé à environ 120.000.000 de dollars et la commission lui payée est renseignée comme étant de 1.200.000 dollars.

Récapitulant tous les achats effectués pour compte du Ministère de l'Industrie, du Travail et du Ravitaillement, du 25 mai 1919 au 29 août 1921, par la Commission d'Achat des Blés Exotiques, nous relevons les chiffres suivants :

Par l'entremise de la Firme Gray	9.960.000	quint. de froment
Au marché libre	10.770.000	» » »
	20.730.000	» » »

Par l'entremise de la firme Gray	1.160.000 quint. de farine
Par l'entremise de la firme Gray	1.250.000 quint. de seigle
Au marché libre	110.000 » » »
	1.360.000 » » »
Par l'entremise de la firme Gray	170.000 quint. d'orge
Au marché libre	60.500 » »
	230.500 »
Au marché libre	160.000 quint. de maïs.

A ces quantités, il y a lieu d'ajouter les stocks repris du Comité National, soit 2.820.000 quintaux de froment et 206.000 quintaux de seigle.

§ 4. — *Les résultats des opérations en céréales.*

Le Rapport général sur l'activité des services du Ravitaillement, du 11 novembre 1918 au 1er septembre 1921, où nous avons puisé tous les renseignements touchant le ravitaillement après l'armistice, publie deux situations de la Commission d'Achat des Blés, notamment au 31 décembre 1919 et au 31 décembre 1920. Le premier solde par une perte de 10.741.187 fr. 73, le second par une perte de 187.280.357 fr. 38. D'autre part, il reproduit un extrait du discours du Ministre du Ravitaillement prononcé le 6 juillet 1921 à l'occasion de la discussion de son budget et au cours duquel il affirme que sur le prix des céréales il a fait réaliser à nos populations, par ses achats, en ne haussant pas à mesure du marché libre et en ne tenant compte d'aucun profit pour les intermédiaires, au moins 205 millions de francs. Il ajoute qu'il faut aussi tenir compte d'un bénéfice de 128 millions réalisé sur le fret, de sorte que, ayant par ailleurs fait un sacrifice d'environ 200 millions en vendant au-dessous du prix de revient, c'est 534 millions que la population, en deux ans, a économisés sur le pain.

Le rapport ne fournit pas les chiffres relatifs à la période qui va du 1er janvier au 31 août 1921, mais il résulte de renseignements recueillis au Ministère que la perte afférente à cette

période s'élève à 230 millions de francs, les derniers stocks ayant été liquidés en mars 1922.

§ 5. — *Le Groupement des Grains.*

Le Groupement des Grains était chargé de :

1° Prendre réception des froments, seigles et farines arrivant à Anvers, de remplir éventuellement toutes les formalités nécessaires en vue de l'arbitrage, de la détermination du poids naturel, etc.

2° Prendre toutes mesures utiles à la conservation des droits de l'Etat en cas d'avaries.

3° Organiser et assurer le transbordement des grains sur allèges ou leur chargement sur wagons.

4° Régler, d'après les indications de la Coopérative des Meuniers, les transports par eau et par fer, de manière à diriger les froments, seigles et farines, vers les meuneries où ils devaient être emmagasinés.

5° Conclure éventuellement des contrats d'assurance pour les transports par eau et veiller au règlement des sinistres.

6° Organiser et assurer à ses frais le contrôle du déchargement et de l'emmagasinage des froments dans les silos et magasins des moulins.

Le Groupement des Grains fut payé sur la base de 25 centimes par 100 kg. de froment, de seigle ou de farine réceptionnés par lui pour l'indemniser de tous ses frais et pour rémunérer ses membres à raison de leur intervention dans les diverses besognes dont l'énumération vient d'être faite.

Le Groupement répartissait ces allocations entre ses membres suivant leur importance respective d'avant-guerre.

§ 6. — *Le Groupement des Affréteurs de Grains.*

L'exécution du transport par eau fut confiée, en suite d'une adjudication publique, à un groupe d'affréteurs qui cependant ne purent, dès le mois d'octobre 1919, remplir leurs engagements, par suite des revendications de la main-d'œuvre.

En novembre 1919, intervint un arrangement aux termes

duquel le Département du Ravitaillement remboursait aux intéressés le paiement des frets réellement payés, le Groupement des Affréteurs touchant, à partir de ce moment, une indemnité de 25 centimes par tonne affrétée, taux porté le 10 février à 37 centimes et demi par tonne et ramené à 20 centimes à partir du 1er janvier 1921.

Au mois d'août 1920, en vue de s'affranchir dans une certaine mesure des exigences grandissantes de la batellerie, le Département se constitua pour le transport des grains une flotille de 148 bateaux, portée à 151 en mars 1921, rachetés à l'Administration de la Marine, et dont celle-ci n'avait plus emploi.

§ 7. — *La Coopérative des Meuniers.*

La Coopérative des Meuniers groupant la presque totalité de la meunerie industrielle et notamment 78 moulins, fut constituée fin mars 1919.

Voici leur capacité de mouture :

	Nombre de Moulins.	Capacité globale de production.	
Province d'Anvers	12	891	tonnes.
Agglomération bruxelloise (Vilvorde compris)	6	1.100	»
Louvain et Wygmael	4	810	»
Le reste de la Prov. de Brabant.	6	110	»
Gand et environs	5	520	»
Le reste de la Flandre orientale	3	140	»
Bruges	2	132	»
Le reste de la Flandre occident.	2	103 1/2	»
Province de Hainaut	14	975 1/2	»
Province de Liége	18	677	»
Province de Namur	4	260	»
Province de Luxembourg . .	2	40	»
			»
	78	5.759	»

La capacité de production journalière totale s'élève à 5.759 tonnes de froment. Les besoins de la population ne nécessitant que la mouture journalière de 3.600 tonnes, la Coopérative des

Meuniers a réparti tous les froments à mettre en mouture entre tous ses sociétaires, proportionnellement à la capacité de leurs installations industrielles. Il résulta de cette mesure que chaque moulin eut à moudre de 60 à 65 pour cent des blés travaillés en marche non interrompue des usines. A chaque moulin était assigné un rayon de distribution des farines.

§ 8. — *La Marge de mouture.*

Le 29 avril 1919 fut passé avec la Coopérative des Meuniers un contrat prévoyant des allocations diverses pour frais de mouture, qui subirent les variations suivantes :

Le 26 mai 1919 :

3 fr. 70 par 100 kg. pour le froment exotique.
3 » 90 » » » » » » indigène.
5 » 40 » » » » » » seigle.

Le 19 février 1920 :

5 fr. par 100 kg. pour le froment exotique.
5 » 27 » » » » » » indigène.
7 » 30 » » » » » » seigle.

Le 16 août 1920 : 5 fr. uniformément.

Le 1er mars 1921 : 4 fr. 50 uniformément.

Dans ces deux derniers cas, il était prévu qu'il ne serait pas imposé aux meuniers une mouture de seigle supérieure à 10 % de la totalité des blés à moudre.

§ 9. — *La Composition des farines.*

L'autorité occupante avait imposé le pain fait de farine intégrale. Après l'armistice, les taux de blutage suivants furent imposés par divers arrêtés ministériels :

Jusqu'au 31 mai 1919 . . . 82 %
Le 31 mai 1919 . . . . . 75 %
Le 17 février 1920 . . . . . 75 % et 80 %
Le 29 avril 1920 . . . . . 80 %
Le 9 août 1920 . . . . . 75 % et 80 %

A partir du 1er septembre 1921 : retour à la liberté commerciale.

§ 10. — *Les Prix de vente des Farines et du Pain.*

Divers arrêtés ministériels déterminèrent les prix de la farine et du pain.

Dates et types de farine	Prix de la farine par 100 kg.	Prix du pain par kg.
Le 1er janvier 1919	94,00	0,80
31 mars »	90,00	0,80
31 mai »	95,75	0,85
18 août »	92.75	0,85
17 février 1920		
Farine type 75 %	139,75	1,25
» » 80 %	109,00	1,00
» intégrale	99,70	0,93
29 avril 1920		
Farine type 75 %	141,25	1,25
» » 80 %	125,30	1,13
9 août 1920		
Farine type 75 %	151,20	1,35
» » 80 %	132,60	1,20
» intégrale	119,50	1,10
18 février 1921		
Farine type 75 %	131,40	1,20
» » 80 %	119,30	1,10
» intégrale	106,00	1,00
21 juin 1921		
Farine type 75 %	106,00	1,00
» » 80 %	100,35	0,95
» intégrale	93,70	0,90

§ 11. — *Le Bureau des Sons.*

La Coopérative des Meuniers organisa un département spécial, appelé Bureau des Sons, pour assurer, sous le contrôle de l'Etat et pour le compte de celui-ci, la vente des sons et déchets de meunerie.

Les meuniers ayant pour obligation de vendre les farines à un prix fixé par arrêté ministériel, le prix de cession des froments par le gouvernement était calculé en tenant compte d'une valeur conventionnelle de 30 francs pour tous les sons et déchets et d'une somme fixe par 100 kg. allouée pour le travail de mouture, les bénéfices ou pertes éventuels afférents à la vente étant pour compte de l'Etat. Le Rapport Général sur l'activité des Services du Ravitaillement renseigne que le bénéfice des opéra-

tions faites par ce bureau à la date du 27 août 1921 — fin du régime de réglementation — s'est élevé à 72 millions de francs.

§ 12. — *La Réquisition des Céréales Indigènes.*

Le 18 décembre 1918 furent prises les premières mesures de contrôle des vivres indigènes par le Gouvernement belge, comportant la réglementation du commerce des céréales panifiables, de l'orge et de l'avoine. Celles-ci, de même que les farines, étaient saisies au profit de la population et devaient sans aucune restriction, sauf pour les quantités nécessaires aux semailles et à l'alimentation du producteur et de son personnel, être vendues aux Bureaux provinciaux des récoltes ou, pour les deux Flandres, aux Comités provinciaux d'alimentation. Ces organismes avaient le droit exclusif d'achat. Les céréales panifiables achetées par les organismes autorisés étaient mises à la disposition de la population sous forme de farine, de pain et de son. L'orge était répartie entre les fabricants de levure et les brasseurs, tandis que l'avoine était distribuée par tête d'animal.

Un arrêté royal du 27 décembre 1918 codifia toutes les mesures relatives à la réquisition des céréales panifiables, des orges et des avoines dans toute la Belgique. Elle fut abandonnée pour ces deux dernières dès l'été 1919, tandis qu'elle s'appliqua en dernier lieu à la récolte de 1920 pour les céréales panifiables et ce jusqu'au 20 juillet 1921, date extrême de l'acceptation des blés indigènes.

L'arrêté royal du 27 décembre 1918 confirmait les prix fixés pour la récolte de 1918 par l'autorité occupante, d'accord avec le Comité National et qui étaient de :

Fr. 48,— les 100 kg. pour le froment.
» 43,— » » » » le seigle.
» 46,— » » » » l'orge.
» 40,— » » » » l'avoine.

Le 20 août 1919, ces prix furent portés à :

Fr. 50,— les 100 kg. pour le froment.
» 44,— » » » » le seigle.

et le 9 août 1920, à :

Fr. 90,— les 100 kg. pour le froment.
» 80,— » » » » le seigle.

Ces prix furent ramenés le 3 janvier 1921 à :

Fr. 85,— les 100 kg. pour le froment.
» 75,— » » » » le seigle.

Ceux-ci restèrent en vigueur jusqu'au 21 juillet 1921, date à laquelle le commerce des blés indigènes redevint libre.

Les achats de céréales indigènes effectués depuis l'armistice portèrent sur :

1°)	554.260 (1)	quintaux	provenant	de	la	récolte	de 1918
2°)	443.540	»	»	»	»	»	1919
3°)	1.034.000	»	»	»	»	»	1920
4°)	81.700	»	»	»	»	»	1921

On trouvera aux tableaux généraux de la superficie et de la production les chiffres officiels relatifs à la Belgique. Il est intéressant de les mettre en regard de ceux reproduits ci-dessus, mais il y a lieu de tenir compte de la faculté laissée au producteur de conserver les quantités nécessaires aux semailles et à la nourriture de sa famille et de son personnel.

Le Département estime que la réquisition des céréales indigènes a procuré à l'Etat un bénéfice de 23 millions de francs environ.

§ 13. — *La fin du monopole de l'Etat.*

Par arrêté ministériel du 11 août 1921, les licences d'importation du froment furent levées et le commerce des céréales, une fois de plus, redevint libre.

(1) Cette quantité constitue le complément des achats faits jusqu'à l'armistice par le Comité National et qui dépassaient 916.200 quintaux.

CHAPITRE III. — ANVERS ET SES CONCURRENTS.

§ 1. — *Importations de céréales dans les principaux ports.*

Ce n'est pas sans un sentiment de légitime fierté que nous constatons que notre port a conquis une importance considérable au point de vue du volume des arrivages de céréales, comprenant le froment, le seigle, l'orge, l'avoine et le maïs.

Le développement considérable du port d'Anvers est dû en grande partie à sa situation exceptionnellement favorable sur la ligne commerciale la plus fréquentée, au carrefour de la route maritime la plus importante et du réseau ferroviaire le plus dense. La situation d'Anvers, à 88 kilomètres de la mer, met le port à l'abri des tempêtes. D'autre part, comme les navires portent les marchandises loin à l'intérieur du pays, ils desservent un hinterland plus étendu et à moins de frais, car, à distance égale, le transport maritime est plus avantageux que le transport fluvial.

Anvers ne dessert pas seulement les bassins de l'Escaut et de la Lys, mais aussi ceux de la Meuse, de la Sambre et du Rhin, reliés entre eux sur le territoire belge par 2.370 kilomètres de canaux. Le Rhin communique avec l'Escaut par le canal maritime de Hansweert.

Aux avantages résultant de la position géographique d'Anvers il faut ajouter l'étendue et la perfection de ses installations maritimes, l'existence d'une main-d'œuvre aussi active qu'habile en matière de chargement, d'arrimage, de déchargement et de manipulation, la modicité des tarifs de toutes espèces et la rapidité du *dispatch*.

Les quais en eau profonde mesurent environ 5.500 mètres de longueur et ceux des bassins en mesurent 14.000. La surface d'eau des bassins est de 500.000 m2. Tout le long des quais courent plusieurs voies de chemin de fer qui permettent de transborder directement du navire de mer sur le wagon et inversément. Grâce aux hangars profonds qui couvrent tous les quais,

la manipulation des marchandises peut se faire à l'abri des intempéries.

Cet ensemble harmonieux a eu pour conséquence la création de nombreuses lignes régulières de navigation — il y en a aujourd'hui 180 — qui ont Anvers comme port d'attache ou d'escale. Les entrées et sorties y font presque équilibre, car le nage à la sortie représente 80 % du tonnage à l'entrée, tandis que Hambourg n'offre que 48 % et que Rotterdam atteint à peine 33 % qui se réduisent même à 16 % si l'on soustrait les exportations de charbon.

Le relèvement d'après-guerre du port d'Anvers peut être considéré comme prodigieux, car dès à présent il dépasse les chiffres de ses deux principaux concurrents, Rotterdam et Hambourg, comme il résulte du tableau suivant :

Années	Anvers	Rotterdam	Hambourg
1913	14,146.819	13.036.194	14.185.000
1921	12.980.874	10.865.126	9.572.825
1922	15.047.634	12.262.694	13.005.089

Il est permis de prévoir qu'en 1923 le tonnage à l'entrée à Anvers sera d'environ 17 millions de tonnes.

La guerre cependant nous a causé un sérieux préjudice. Non seulement l'arrêt du trafic a été presque absolu pendant cette période, mais le retour à la prospérité d'autrefois, quoique rapide, ne se fait que graduellement.

Un obstacle à notre relèvement résulte des surtaxes d'entrepôt dont la France frappe les céréales qui, après débarquement à Anvers, sont expédiées en Alsace. Cette dernière, qui fait partie du hinterland naturel du port d'Anvers, constituait pour nous, avant la guerre, une cliente fort importante. Aussitôt après la guerre, la France imposa à l'Alsace le régime douanier français, lequel frappe de droits différentiels certains produits de provenance extra-européenne qui ne sont pas expédiés du lieu d'origine directement au port de destination, mais doivent au préalable être transbordés dans un pays contigu. Après des pourparlers fort laborieux, quelques tempéraments furent apportés en faveur du port d'Anvers à la rigueur de ces dispositions, l'oppo-

sition des organes représentatifs des intérêts des ports français et plus particulièrement de Dunkerque, de Calais et du Havre ayant jusqu'à présent empêché le Gouvernement français de faire droit à nos revendications tendant à la suppression pure et simple de ces barrières artificielles.

Le tableau ci-après renseigne sur les importations de céréales des principaux ports européens.

Importations de céréales dans les principaux ports de l'Europe.*

(Froment, seigle, orge, avoine et maïs ensemble)

(QUINTAUX)

	ANVERS	ROTTERDAM		LONDRES	LIVERPOOL	HAMBOURG
		arr. à Rotterdam	arr. à la Meuse			
		(3)	(4)			
1913	32.257.260 (1)	—	46.444.770	18.830.787	13.025.515	26.001.027
1914	(2)	—	28.050.210	19.834.086	16 448.227	
1915	(2)	—	21.417.050	19.799.463	14.853.002	Blocus guerre
1916	(2)	—	23.208.620	19.001.730	19.080.782	
1917	(2)	9.406.830	9.607.920	16.972.678	17.921.449	
1918	(2)	5.850.920	5.961.530	11.920.808	13.302.539	
1919	8.641.203	10.534.770	10.737.780	12.046.976	11.290.403	3.388.346
1920	19.152.717	10.852.550	16.677.050	15.835.059	15.858.207	7.825.601
1921	22.676.756	33.865.200	29.203.300	16.128.076	11.131.302	30.125.627
1922	27.207.780	25.694.570	27.534.550	17.757.547	14.531.146	18.171.068

	MANNHEIM	MARSEILLE	DUNKERQUE (5)	LE HAVRE	GÊNES	NAPLES
1913	8.494.240	11.050.359	6.173.333	2.837.030	7.880.026	3.857.530
1914	4.725.250	8.652.768	—	3.019.720	5.017.260	2.242.960
1915	279.700	7.996.085	—	6.469.390	9.859.495	2.518.350
1916	230.940	13.052.438	—	6.715.490	6.742.133	3.169.310
1917	244.890	8.914.488	—	5.015.300	5.899.439	4.646.430
1918	277.050	4.609.775	—	6.705.020	6 797.075	2.435.140
1919	1.993.550	6.834.057	4.969.989	4.246.640	5.602.972	3.555.830
1920	3.803.790	6.685.362	4.766.618	5.925.400	6.702.863	4.809.060
1921	6.687.010	6.265.453	2.050.915	2 110.010	10.277.295	4.361.090
1922	—	5.334.170	2.932.478	3.012.720	—	6.561.610

De ces chiffres résulte un recul marqué du port d'Anvers depuis la guerre, mais la reprise se manifeste déjà vive au cours des deux dernières années. On remarquera d'ailleurs que la plupart des ports n'ont pas encore atteint actuellement leur chiffre d'avant-guerre.

* Sauf mention contraire, les statistiques ont été fournies par le Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

(1) Y compris les riz et sarrasin. Source: Ministère des Finances de Belgique. (2) Voir le chapitre : Le Ravitaillement de la Belgique pendant et après la Grande Guerre. (3) Source : Centraal Bureel voor de statistiek, La Haye. (4) Source : Chambre de Commerce de Rotterdam. (5) Calais : 1919 : 257.469 ; 1920 : 232.842 ; 1921 : 1.932 ; 1922 : 24.709.

CHAPITRE IV.

POLITIQUE DOUANIERE DE LA BELGIQUE DEPUIS 1831.

Depuis l'existence de la souveraineté belge, notre législation douanière a, en général, été marquée au coin d'une grande libéralité pour tout ce qui concerne les céréales.

Sans doute, il est des périodes dans l'histoire économique nationale où nous avons été entraînés, soit par les circonstances particulières du moment, soit par les tendances restrictives prédominantes à cette époque; mais si nous comparons notre législation à celle de nos voisins du sud et de l'est, nous trouvons que notre pays a été singulièrement privilégié.

En 1831 et 1832, l'importation des céréales était complètement libre.

A cette époque, il se produit un revirement, car, en 1833, les grains étrangers étaient imposés à raison de fr. 22,50 par 1.000 kg. sur le froment, fr. 14 sur le seigle, fr. 13 sur l'orge, et fr. 10,36 sur l'avoine.

L'agriculture obtient l'échelle mobile en 1836. D'après ce système, les droits d'entrée haussent ou baissent en raison inverse du prix des marchandises.

La loi stipulait, pour le *froment*, que « lorsque le prix de l'hectolitre est de :

Fr. 24 et au-dessus, l'importation est libre de droits;
» 20 et au-dessous de fr. 24, l'importation est libre de droits;
» 15 » » 20, les droits sont de fr. 37,50 par 1.000 kg.; au-dessus de
12 » » 15, les droits sont de fr. 75 par 1.000 kilogrammes;
» 12 et au-dessous, l'importation est prohibée ».

Pour le *seigle*, les taux prévus étaient les suivants :

Lorsque le prix de l'hectolitre était de :

Fr. 15 et au-dessus, l'importation n'était soumise à aucun droit.

Quand il était de fr. 9 et au-dessous de fr. 15, les droits étaient de fr. 21,50. De fr. 7 à fr. 9, les droits étaient de fr. 43. Lorsqu'il était de fr. 7 et au-dessous, l'importation était prohibée.

Les droits d'entrée sur l'*orge* et l'*avoine* étaient fixés à fr. 14 et à fr. 11 par 1000 kg., sans égard à la valeur de la marchandise.

Le Ministère de l'Intérieur publiait à intervalles réguliers les mercuriales servant de base à la détermination des droits d'entrée. Il se guidait en cela sur les prix pratiqués sur les marchés régulateurs. Voici les noms des marchés dont il était tenu compte. A l'exception de Louvain, ce sont les chefs-lieux de provinces.

Marchés		Froment	Seigle
Anvers	fr.	14,27	8,04
Arlon	»	10,—	7,21
Bruges	»	12,56	7,49
Bruxelles	»	15,34	7,84
Gand	»	13,62	8,20
Hasselt	»	15,50	9,—
Liége	»	14,35	8,76
Louvain	»	14,64	7,54
Mons	»	14,38	7,14
Namur	»	15,04	8,60
Prix moyen :	fr.	13,97	7,98

Il en résulte que le prix moyen pour la semaine considérée était fr. 13,97 pour le froment et fr. 7,98 pour le seigle, prix se trouvant respectivement dans les échelles de fr. 12 à 15 pour le froment, et de fr. 7 à 9 pour le seigle. Les droits d'entrée étaient donc fixés pour cette époque à fr. 75 et fr. 43 par 100 kilogrammes.

En 1834, les droits sur le froment furent, tour à tour, de fr. 75, 37,50 et 75.

En 1835, ils retombèrent à fr. 37,50, pour remonter à fr. 75, redescendre à fr. 37,50, et finalement remonter à fr. 75.

Les prix ayant haussé en 1836, les droits furent reportés à fr. 37,50. Le seigle subit les mêmes fluctuations.

La hausse s'accentua au point qu'en 1838 le froment entra en franchise de droits.

Entre les années 1838 et 1841, les variations sont fréquentes : tantôt l'importation est libre, tantôt elle est soumise à un droit de fr. 75 et fr. 37,50 par 1000 kg. pour le froment ; fr. 43 et 21,50 pour le seigle.

Faut-il dire que, dans cet état d'instabilité, le commerce d'importation était livré aux plus grands aléas ?

Les économistes d'alors ne se doutaient apparemment pas des entraves que leur système mettait aux transactions, car voici qu'en 1845 la législature crée de nouvelles complications. Qu'on en juge. Suivant leur *provenance*, les marchandises sont soumises à l'un des *quatre* droits d'entrée suivants :

1) au droit intégral,
2) au droit de 9/10,
3) au droit de 8/10,
4) au droit intégral, augmenté de 10 %.

Dès l'année 1847, les droits deviennent plus modérés, mais ils restent instables. Les taux varient entre fr. 1 et fr. 0,15 par 100 kg. pour le froment; fr. 0,70 et fr. 0,17 1/2 pour le seigle. fr. 0,60 et fr. 0,15 pour l'orge, fr. 0,60 et fr. 0,15 pour l'avoine, fr. 0,70 et fr. 0,17 1/2 pour le maïs.

Enfin, en 1861, nous entrons définitivement dans la voie de la liberté économique, sous la poussée des doctrines libre-échangistes, venues de l'Angleterre. Les droits sont fixés uniformément à fr. 0,60 par 100 kilos sur tous les grains. Comme on le voit, il ne s'agit plus de droits protectionnistes, mais d'une simple mesure fiscale.

Dix ans plus tard, la loi du 22 décembre 1871 levait même cette faible entrave et proclamait la franchise entière des céréales à leur entrée en Belgique.

Ces dégrèvements successifs avaient empêché l'agriculture de prendre de l'essor. Le gouvernement contribua dans une certaine mesure à la relever en frappant les avoines étrangères d'un droit d'entrée de fr. 3 par 100 kilogrammes, par la loi du 12 juillet 1895.

En ce moment, nous vivons encore sous ce régime ; sauf l'avoine, toutes les céréales entrent en Belgique en franchise de droits.

TITRE II.

Les contrats.

§ 1. — *Historique.*

Jadis, les affaires en céréales étaient régies exclusivement par les coutumes et les conventions particulières convenues entre parties.

Il va sans dire que les « coutumes », d'ordinaire assez mal définies, laissaient la porte ouverte aux interprétations les plus variées. De plus, la diversité des conditions des contrats privés ne pouvait manquer de compliquer inutilement les affaires.

Sous la présidence de M. Jules Van Beylen, la section des grains et graines de la Chambre de Commerce (1) entreprit de créer une formule uniforme qui servirait de base à toutes les transactions en céréales, évidemment sous réserve des conditions spéciales préalablement stipulées.

Malgré les difficultés inhérentes à toute innovation et le peu d'empressement dont on fit preuve en certains milieux, ce travail fut mené à bonne fin et le 20 mai 1878 la Chambre de Commerce approuvait, en séance du comité central, le « Contrat pour affaires à livrer », portant au verso les « Conditions pour les transactions en grains et graines disponibles et formant l'usage existant, lorsqu'il n'y a pas de stipulations contraires », et les « Conditions pour transactions en grains et graines à livrer ».

Au début, beaucoup de négociants continuèrent à imposer leur contrat particulier, mais les avantages du contrat uniforme s'imposèrent avec une telle évidence que bientôt ils ne furent plus mis en discussion.

Le premier contrat s'appliquait aux marchandises à *embarquer* dans un délai déterminé ; il lui fut adjoint plus tard une

(1) Jusqu'au 1er janvier 1888, la Chambre de Commerce s'appelait Société commerciale, industrielle et maritime.

deuxième formule pour les affaires concernant les céréales à *livrer* à Anvers à une époque déterminée.

A diverses reprises, ces contrats furent modifiés pour les rendre plus complets et mieux appropriés aux conditions et coutumes existantes.

Le 4 juin 1878, ces contrats reçurent le patronage de la Chambre arbitrale pour grains et graines qui, en se chargeant de leur impression, les reconnaissait comme la codification des conditions d'Anvers ; dans les différends lui soumis, elle admettait les conditions de ces contrats comme tacitement convenues entre parties, en l'absence de stipulations contraires.

Ce n'est qu'une vingtaine d'années après l'émission des premières formules uniformes que nous voyons apparaître les contrats relatifs aux affaires d'importation.

Jusque-là, chaque agent avait eu *sa* formule; mais comme les conditions essentielles de ces divers contrats étaient semblables, différant seulement par des conditions de détail ou de rédaction, il se dessina insensiblement une tendance vers l'unification. Il en résulta finalement l'élaboration de formules uniformes pour l'Amérique du Nord, la Baltique, le Danube, la Mer Noire et La Plata. Ces dernières remplacèrent bientôt, dans la pratique, tous les contrats particuliers.

Cet ensemble péchait cependant par manque d'homogénéité, car, entre eux, les contrats ne concordaient pas sur certains points où l'accord aurait dû exister. La Chambre arbitrale résolut donc de reviser toutes les formules. Désirant codifier la pratique des affaires et faire concorder autant que possible les termes de la rédaction dans toutes les conditions semblables, elle fit un bel effort en 1909 et élabora une série de contrats nouveaux, dits « contrats 1909 », mieux adaptés aux usages qui avaient acquis droit de cité dans le commerce des grains.

Retouchées en 1910, 1914 et 1923, ces formules codifient les conditions que la Chambre arbitrale reconnaît exister tacitement entre parties, en l'absence de stipulations contraires; leur mise en vigueur a entraîné l'abrogation de tous les contrats et de toutes les circulaires interprétatives faites antérieurement.

SUITE DES CONDITIONS

N° 16

Kilos par hectolitre.	Kilos par chevrent
39.000	5.—
39.975	5.5
40.950	5.10
41.925	5.15
42.900	5.20
43.875	5.25
44.850	5.30
45.825	5.35
—	—
46.800	6.—
47.775	6.5
48.750	6.10
49.725	6.15
50.700	6.20
51.675	6.25
52.650	6.30
53.625	6.35
—	—
54.600	7.—
55.575	7.5
56.550	7.10
57.525	7.15
58.500	7.20
59.475	7.25
60.450	7.30
61.425	7.35
—	—
62.400	8.—
63.375	8.5
64.350	8.10
65.325	8.15
66.300	8.20
67.275	8.25
68.250	8.30
69.225	8.35
—	—
70.200	9.—
71.175	9.5
72.150	9.10
73.125	9.15
74.100	9.20
75.075	9.25
76.050	9.30
77.025	9.35
—	—
78.000	10.—
78.975	10.5
79.950	10.10
80.925	10.15
81.900	10.20
82.875	10.25

Kilos par sac	Kilos par hectolitre
	35.10
	36.—
	36.90
	37.80
67	38.70
68	39.60
69	40.50
	41.40
70	41.91
71	42.—
72	42.90
73	43.80
74	44.70
	45.60
	46.50
	47.40
80	47.21
81	47.80
82	48.39
83	48.99
84	49.58
	50.17
	50.76
	51.36
	51.95
	52.54
90	53.14
91	53.70
92	54.29
93	54.88
94	55.47
	56.06
96	56.65
	57.25
	57.84
	58.43
	59.02
102	60.20
103	60.79
104	61.37
105	61.96
106	62.55
107	63.14
108	63.73
109	64.32
110	64.92
111	65.50
112	66.09
113	66.68
114	67.27
115	67.86
116	68.45
117	69.04
118	69.63
119	70.21
120	70.81
121	71.45
122	72.—
123	72.59
124	73.18
125	73.77
126	74.36
127	74.95
128	75.54
129	76.13
130	76.72
131	77.31
132	77.90
133	78.48
134	79.08
135	79.67
136	80.26
137	80.85
138	81.44
139	82.03
140	82.62

12. **Pesage.** Le poids délivré sera constate aux frais du vendeur par peseurs et mesureurs jurés ou par des balances automatiques satisfaisant aux prescriptions legales, sous le contrôle facultatif de l'acheteur ou de son représentant, et comprendra la marchandise trouvee entre le vaigrage et la muraille du navire.

La répartition proportionnelle entre les receptionnaires de divers lots chargés en vrac et sans séparations, ou en sacs sans marques distinctes, pourra être exigée par chacun des intéressés. La demande devra en être faite par écrit endéans les cinq jours ouvrables qui suivront la délivraison, soit au vendeur, soit a l'acheteur ou a leur representant. La marchandise a restituer ne sera pas délivrée en nature, mais la valeur en sera bonifiée aux ayants-droit, au cours du jour de la délivraison finale : à defaut d'entente sur cette valeur, elle sera établie par un arbitrage, dont les parties supporteront les frais en commun.

Le poids naturel sera constaté aux frais du vendeur et sous le contrôle facultatif de l'acheteur ou de son représentant, a bord en prenant le poids d'au moins un hectolitre par 10.000 Kg.; mais à la demande par écrit d'une des parties avant le commencement de la délivraison, il sera constaté sur l'ensemble des échantillons de la marchandise saine, à frais communs, par les soins du Greffier de la Chambre Arbitrale; celui-ci de l'échantillon pesé conservera les échantillons nécessaires a un arbitrage éventuel. La partie qui exigera la constatation du poids naturel par cette dernière méthode supportera le coût de la quantité de marchandise qu'elle nécessitera.

13. **L'echantillonnage** sera fait en commun par le vendeur et l'acheteur ou leur representant, sur la marchandise saine seule. Ils formeront à la fin de la délivraison un échantillon moyen logé en sacs en toile à cacheter par eux. Ils procéderont de même pour la marchandise echauffee. A la demande par écrit de l'une des parties, cet échantillon moyen sera dépose après la fin de la délivraison a la Chambre Arbitrale; et ce, le jour même si la délivraison a ete terminée avant-midi et, avant-midi du jour ouvrable suivant si elle a été terminée après midi.

Dans le cas ou les parties ne seraient pas d'accord ou si l'une d'elles refusait de procéder a l'echantillonnage comme ci-dessus, le President de la Chambre Arbitrale (ou son délegue) pourra a la requête de chacune des parties désigner une personne chargée de représenter a cette opération la partie qui s'y refuserait. La partie qui ferait usage de cette faculté en avisera immediatement la partie adverse; elle avancera les frais et honoraires qui en résultent, mais les arbitres pourront décider qu'ils seront remboursés par la partie en défaut.

14. **Avarie et Conditionnement.** L'acheteur n'aura pas à recevoir la marchandise avariee par eau de mer; mais il recevra celle échauffée, sauf dans le cas où la vente aurait été faite avec la stipulation " *conditionnement* " biffée, ou dans le cas où l'échauffement tomberait à charge des assureurs et où ceux-ci en exigeraient la vente.

15. **Bonification pour moins-value de qualité et de conditionnement.** Le vendeur bonifiera la moins-value eventuelle de qualité sur la quantité totale délivrée, et la moins-value éventuelle de conditionnement sur ce qu'il aura délivré échauffé

16. **Bonification pour infériorité de poids naturel.** Le poids naturel exprimé en unités étrangeres sera reduit en kilos hectolitre suivant les tables en marge; celui exprimé par deux nombres sera considéré être le moindre des deux (par exemple considéré être 78 kilos); et celui garanti à l'embarquement sera sujet a une tolerance de 1 kilo par hectolitre

La moins-value pour infériorité de poids naturel sera bonifiée par le vendeur sur la quantité totale délivrée (en tenant compte des fractions) a raison de :

1 % du prix de vente pour chacun des premier et deuxième kilos manquant par hectolitre.

2 % du prix de vente pour le troisième kilo manquant par hectolitre.

la bonification pour un manquant de plus de 3 kilos sera taxée par arbitrage.

17. **Bonification pour une teneur en corps étrangers.** La teneur en corps étrangers sera constatée, sur demande collective des parties et à frais communs, par une analyse faite par les soins du greffier de la Chambre Arbitrale; et la bonification éventuelle s'établira, sur la quantité totale délivrée (en tenant compte des fractions), comme suit :

Pour froment. Dans le cas ou la teneur en seigle n'aurait pas été prevue, les corps etrangers seront comptes pour deux tiers de seigle et un tiers de corps étrangers autres que seigle; et la bonification sera calculée comme suit :

1° Calculer à raison de ½ % du prix de vente pour chaque 1 % de seigle,
la *moins-value* pour le seigle en *plus* que la quantité prevue
ou la *plus-value* pour le seigle en *moins* que la quantité prévue,

2° Calculer à raison de 1 % du prix de vente pour chaque 1 % de corps étrangers autres que seigle,
la *moins-value* pour ces corps étrangers en *plus* que la quantité prévue
ou la *plus-value* pour ces corps étrangers en *moins* que la quantité prévue.

3° Le résultat de l'ensemble de ces calculs sera bonifié par le vendeur, s'il est en faveur de l'acheteur; mais restera acquis à ce dernier, si ce résultat est en faveur du vendeur.

Pour froment Oulka on suivra la règle ci-dessus *pour froment*, mais l'orge sera comptée comme seigle.

Pour orge Mer Noire, Azoff, Danube 3 %. L'orge ne pourra renfermer plus de 3 % corps étrangers, mais il sera toléré en outre 3 % corps étrangers supplémentaires, pourvu que ces derniers ne soient que du froment, du seigle et maximum 1 ¼ % avoine.

Les corps étrangers renfermés dans la marchandise livrée seront pris en considération successivement dans l'ordre suivant: d'abord les corps nuls (c.-à-d. tout ce qui n'est ni orge, ni froment, ni seigle, ni avoine) ensuite l'avoine et finalement le froment et/ou le seigle.

L'acheteur pourra exiger une bonification pour l'excédent de corps étrangers (en tenant compte des fractions); et ce, a raison de 1 % du prix de vente pour chacun des premier, deuxième et troisième pour cent; à raison de 2 % du prix de vente pour chacun des quatrième, cinquième et sixième pour cent; et au-dela du sixième pour cent la bonification sera établie par un arbitrage.

Pour tous autres grains. Le vendeur bonifiera la moins-value éventuelle à raison de 1 % du prix de vente pour chaque 1 % de corps étrangers (quelque soit leur nature; mais le froment et le seigle dans l'avoine et dans l'orge; et le froment dans le seigle, ne seront pas considérés comme corps étrangers) en plus que la base prévue; la plus-value éventuelle restera acquise à l'acheteur.

Pour les graines oléagineuses. Le vendeur et l'acheteur d'un lot renseigné moins de 100.000 Kg. (moins 5 %) se rallieront à l'analyse faite comme ci-dessus pour le lot total (quelqu'en soit la quantité) de la même marque dont il aura été délivré s'il s'agit de graine des Indes; et pour le lot total de maximum 100.000 Kg. (plus 5 %) dont il aura été délivré, s'il s'agit d'une autre provenance. Dans le cas où l'une des parties refuserait de faire procéder à l'analyse comme ci-dessus, la partie adverse pourra deux jours ouvrables après en avoir donné avis à l'autre par lettre recommandée, y faire procéder d'office sur autorisation du Président de la Chambre arbitrale ou de son délégué. Le certificat et le décompte d'analyse porteront, outre le nom du navire importateur, les marques et numéros de la partie, toutes les indications nécessaires pour identifier la marchandise délivrée, telles que le nom de l'allege, les numéros des wagons etc. mentionnés sur les échantillons. La bonification éventuelle s'établira pour toutes les marchandises, sur la quantité totale délivrée, (en tenant compte des fractions) comme suit :

Pour graine de lin des Indes Anglaises. Les corps non-oléagineux seront considérés sans valeur, et les oléagineux comme valant la moitie du prix de vente de la graine de lin. La base convenue de mélange sera 4 % de corps non-oléagineux; et, si le montant du mélange la dépasse la différence sera déduite du prix de vente, et s'il est moindre elle restera acquise à l'acheteur.

Pour graine de lin de la Mer Baltique. Le vendeur bonifiera la moins-value éventuelle à raison de 1 % du prix de vente pour chaque 1 % de corps étrangers (quelque soit leur nature) en plus que la base prevue; mais la plus-value éventuelle restera acquise à l'acheteur.

Pour graine de lin des Etats-Unis et du Canada, vendue base pure le certificat officiel d'inspection restera final quant à l'analyse.

Pour graine de lin d'autres provenances. Les corps non-oléagineux seront considérés sans valeur, et les oléagineux comme valant la moitie du prix de vente de la graine de lin. La base convenue de mélange sera 4 % de corps non-oléagineux; et si le montant du mélange la dépasse la différence sera deduite du prix de vente, et s'il est moindre elle lui sera ajoutée.

Pour graine de Colza des Indes Anglaises. Les corps non-oléagineux seront considérés sans valeur, et les oléagineux comme valant la moitié du prix de vente de la graine de Colza. La base convenue de melange sera 3 % de corps non-oleagineux: et, si le montant du mélange la dépasse, la différence sera déduite du prix de vente, et s'il est moindre elle restera acquise à l'acheteur.

Pour ravison. Sauf stipulation contraire la base convenue de corps étrangers sera 15 % (quelque soit leur nature). — La moins-value sera bonifiée par le vendeur à raison de: 1 % du prix de vente pour chaque 1 % de corps étrangers jusque 5 % au delà de la base; 2 % du prix de vente pour chaque 1 % de corps étrangers de 5 % jusque 10 % au delà de la base; et, au-delà de 10 % de corps étrangers au-delà de la base, la bonification sera taxée par arbitrage.

La plus-value résultant d'une teneur en corps etrangers moindre que la base sera bonifiée par l'acheteur à raison de 1 % du prix de vente pour chaque 1 % de corps étrangers.

18. **Réclamations.** Toutes réclamations sur la quantite, la qualité, le conditionnement, la nature de la marchandise, le poids naturel et la teneur en corps étrangers, devront être faites par ecrit avec envoi de compromis respectivement de demande d'analyse ou de pesage par l'acheteur a son vendeur, s'il est le dernier acheteur, endéans 8 jours courants de la fin de la délivraison. L'acheteur, s'il est acheteur subséquent, transmettra ces réclamations à son vendeur par écrit en temps normal (voir art. 20). Le vendeur retournera ces compromis ou demande d'analyse ou de pesage signés par lui, endéans les trois jours ouvrables de leur reception sinon il pourra être rendu responsable des conséquences de son retard.

L'arbitrage ayant été demandé comme ci-dessus, le demandeur devra introduire l'arbitrage à la Chambre Arbitrale, en matière de qualité endéans 28 jours de la fin de la délivraison de la marchandise; et, en matière de conditionnement ou de nature de la marchandise endéans trois jours ouvrables du jour ou il aura reçu les compromis signés par le défendeur.

La non-observation de ces delais et formalites rendra non-recevable pour la partie en défaut, toute réclamation de ces chefs.

19. **Règlement des bonifications.** Les bonifications seront exigibles a l'échéance de la facture; mais si celle-ci a été escomptée, elles seront exigibles immediatement sous déduction d'escompte au taux appliqué pour la facture.

20. **Temps normal.** Toute communication relative a cette vente et devant être transmise *en temps normal* sera envoyee le jour même si elle est reçue avant-midi; et si elle est reçue apres-midi elle sera envoyée au plus tard à midi le jour ouvrable suivant.

21. **Jours non-ouvrables.** Les jours non-ouvrables régissant les diverses obligations de cette vente, seront pour chacune d'elles ceux légaux au lieu ou elle devra être exécutée (jours non-ouvrables en Belgique, les dimanches, 1er Janvier, lundi de Pâques, 6e jeudi après Pâques, lundi de Pentecôte, 21 juillet, 15 août, 1er Novembre et 25 Décembre.)

22. **Courtage.** Le vendeur payera au courtier le courtage convenu, que la vente soit exécutée ou non; mais il ne sera pas dû en cas de non-paiement de la marchandise par l'acheteur.

23. **Non-exécution.** En cas de non-exécution de cette vente, la partie qui ne sera pas en défaut, aura la faculté d'en demander la résiliation avec fixation de la différence de prix en sa faveur; et si le vendeur en défaut n'a pas, avant l'expiration du délai, où l'application aurait dû être faite, avisé l'acheteur de sa non-exécution, celui-ci pourra également reclamer la résiliation avec fixation de la différence de prix, à son choix d'après la valeur de la marchandise 1° au dernier jour pour l'embarquement, 2° au dernier jour pour la désignation de l'embarquement (suivant art. 4), 3° au jour de la réception de l'avis de non-exécution, ou 4° au jour ou la non-validité d'une application éventuelle aura été établie.

24. **Insolvabilité de l'une des parties.** Dans le cas ou le vendeur ou l'acheteur aurait laissé protester sa signature, ou se trouverait en état de cessation de paiement ou de faillite, la partie adverse pourra obtenir des arbitres la résiliation immédiate de la vente avec fixation du prix de résiliation; la difference eventuelle sera exigible immédiatement.

Dans les mêmes cas, cette partie pourra aussi, dans les conditions prevues par la loi des faillites, exercer le droit de rétention et de revendication des marchandises vendues, et reclamer le paiement immédiat des sommes même non encore exigibles, qui seraient dues en vertu du present contrat.

25. **Retour du contrat.** L'acheteur devra endéans 3 jours ouvrables de sa reception, renvoyer au vendeur le présent contrat approuvé, sinon le vendeur pourra annuler la vente.

■ **N. B.** Ce paragraphe en concordance avec le Deutsch-Niederländischer Vertrag N° 1a 1909 — **exclusivement à l'orge Mer Noire — Azoff — Danube 3 %. Sauf stipulation expresse l'orge d'une provenance ou sur une autre base sera régie par le paragraphe suivant intitulé** « *Pour tous autres grains, etc.*

François De Roy, Anvers 4064

CHAMBRE ARBITRALE
ET DE
CONCILIATION
POUR
GRAINS & GRAINES D'ANVERS

Contrat sur bonne arrivée

(Grains, Graines, etc. autres que de la République Argentine et de l'Uruguay, transbordé ou sur wagon)

N° 16
1914

Acheté ce jour, le.....

par l'entremise du courtier M.....

de M .....

d'ordre et pour compte de M.....
aux conditions ci-après et à celles ci-contre.

Environ.....

embarqués ou à embarquer par un ou plusieurs vapeurs et/ou motor-boats à.....

suivant un ou plusieurs connaissements datés ou à dater.....

en état sain, loyal et marchand; de qualité :

✠ suivant échantillon type N°..... cacheté par..... et entre les mains de.....

✠ d'un poids naturel de .....à l'embarquement.

✠ pouvant contenir.....% corps étrangers, ✠ dont .....% seigle.

✠ moyenne des expéditions de cette description et de ce poids à l'époque et au lieu d'embarquement.

✠ suivant certificat officiel qui restera final en ce qui concerne la qualité, le poids naturel et l'analyse.

Lors de l'arrivée à Anvers du ou des navires susdits, cette marchandise sera délivrée à l'acheteur dans le même état, sauf bonification (suivant art. 14, 15, 16 et 17) pour moins-value éventuelle de qualité ✠ et de conditionnement.

Chaque expédition sera considérée comme formant l'objet d'une vente distincte.

1. **Au prix** de Frs.....par 100 kg. nets en entrepôt.
✠ par transbordement ✠ sur wagon en sacs de l'acheteur.

2. **Quantité.** Le vendeur aura la faculté d'embarquer jusque 5 % en plus ou en moins que la quantité vendue; mais en cas d'expéditions partielles par plusieurs navires, cette latitude, n'existera que sur la quantité restant à charger pour la dernière expédition.

A la délivraison l'acheteur ne devra recevoir plus de 5 % d'excédent. L'acheteur pourra exiger la différence entre le prix de vente et la valeur de la marchandise au dernier jour de sa délivraison, sur le manquant au-delà de 2 % ou sur l'excédent de 2 % à 5 % (à défaut d'entente sur cette valeur, elle sera établie par un arbitrage, dont les parties supporteront les frais en commun); les arbitres pourront allouer une bonification supplémentaire pour le manquant au-delà de 5 % s'ils le jugent anormal. — Le manquant ou l'excédent visés dans le présent paragraphe sera la différence entre la quantité délivrée et la quantité renseignée, s'il s'agit d'une exécution *partielle à valoir* et sinon, la différence avec la quantité qu'il aurait fallu renseigner pour parfaire la quantité nominale vendue.

✠ ✠ ✠ 3. **L'embarquement** sera fait pour les provenances *de la Baltique* par navires en bon état de navigabilité et pour *toutes autres provenances* par navires de première classe; et pour *toutes les provenances* par voie directe ou indirecte ou par transbordement en cours de route, avec faculté d'échelles tant directes que rétrogrades et avec faculté d'être dirigés pour ordres. Le vendeur embarquera à sa convenance, par un ou plusieurs navires. Pour les provenances autres que des États-Unis ou du Canada, pour tout embarquement de moins de 50.000 Kg. (moins 5 %) il bonifiera à l'acheteur Fr. 1/8 % Kg.; et les ventes de 50.000 Kg. et moins seront embarquées par un seul navire.

En cas de prohibition d'exportation, d'entraves à la navigation par la glace, de blocus, d'événements de guerre ou de force majeure au lieu d'embarquement et empêchant celui-ci, le vendeur aura la faculté d'annuler la totalité ou la fraction de cette vente dont l'embarquement aurait ainsi été empêché; cependant les entraves à la navigation par la glace ne justifieront pas la non-exécution de la vente pour les provenances des États-Unis et du Canada. — Cependant dans le cas de fermeture des Dardanelles, du Détroit de Gibraltar ou des voies de navigation entre la Mer Baltique et la Mer du Nord survenant au cours du délai d'embarquement, ce délai pour les ventes dont l'exécution dépend de ces voies de navigation sera prolongé de la durée de la fermeture, mais pas plus de 14 jours. La publication officielle fera foi pour le calcul du commencement de la fermeture. Si la fermeture subsiste encore a l'expiration du délai prolongé, le contrat ou toute fraction qui n'en est pas exécutée sera annulé. Si le contrat renferme plusieurs delais d'embarquement, la clause précédente ne s'appliquera qu'au délai directement intéressé par la fermeture.

Pour le Danube l'entrave à la navigation par les glaces ne pourra justifier la non-exécution, que pour autant que le vendeur ait au préalable notifié le nom du navire à l'acheteur; et *pour la Baltique* la totalité ou la fraction de cette vente dont l'embarquement aurait été empêché dans le délai prévu, par suite de glaces au port d'embarquement ou dans le Sund ou dans le Passage sera ✠ ✠ ✠ embarquée endéans 21 jours de la réouverture officielle de la navigation. — La marchandise vendue sous la dénomination Danube sera embarquée au Danube (Sulina inclus) et/ou à Kustendje; et celle vendue sous la dénomination Bulgarie sera embarquée au Danube (Sulina inclus) et/ou dans un ou plusieurs ports roumains ou bulgares de la Mer Noire.

Si le calendrier Julien est en vigueur au lieu d'embarquement, le vendeur (sauf stipulation contraire) pourra embarquer à son choix suivant le nouveau et/ou le vieux style.

La date des connaissements, jusqu'à preuve du contraire, fera foi de la date d'embarquement.

4. **Désignation du navire.** Le vendeur, s'il est le vendeur original, enverra par écrit à l'acheteur la désignation du nom du navire et de la quantité chargée: pour les provenances du Danube, Mer Noire, Azoff et Méditerrannée ou d'une mer attenante, endéans dix jours ouvrables de la date du connaissement, s'il a pris l'obligation de le désigner; sinon, au plus tard, le lendemain de son passage à Gibraltar. — Si le vendeur est vendeur subséquent, il transmettra cet avis à son acheteur en temps normal. (voir art. 20).

5. **Mise à disposition.** A l'arrivée de la marchandise à Anvers, le vendeur aura la faculté de la mettre à disposition directement du navire de mer; ou de la décharger a ses frais, risques et périls sur le quai, en allège ou en magasin, à condition d'aviser l'acheteur de l'emplacement de la marchandise; et il devra la mettre définitivement à disposition au plus tard dix jours courants après sa sortie du navire de mer.

6. **Faculté de seconde application.** Si par erreur le vendeur avait désigné et/ou mis à disposition une marchandise ne satisfaisant pas aux stipulations de la vente et que l'acheteur la refuse, le vendeur aura la faculté de faire une seconde application, à condition de rester dans la forme et le délai prescrits.

7. **Délivraison.** Après la mise à disposition de la marchandise :

1° *En cas de vente transbordé* l'acheteur devra la recevoir par transbordement dans son ou ses bateaux, qu'il aura dû mettre en temps utile à la disposition du vendeur :
du navire de mer immédiatement et sans délai,
d'une allège ou du quai endéans deux jours ouvrables,
d'un magasin endéans sept jours ouvrables.

Le vendeur pourra exiger que l'acheteur affrête son ou ses bateaux au nom du vendeur.

L'acheteur obligera son batelier à délivrer au vendeur, si celui-ci l'exige: en cas de bateau destiné à naviguer, des connaissements où le vendeur figurera comme chargeur; et en cas de bateau destiné à un séjour, un reçu de la marchandise.

2° *En cas de vente sur wagon* l'acheteur devra fournir en temps utile au vendeur les instructions et les sacs vides nécessaires; et tous les frais nécessités pour mettre la marchandise sur wagon seront à charge du vendeur, qui aura à se soumettre aux instructions de destination, de direction et de tarifs de l'acheteur.

Si l'acheteur ne satisfait pas aux stipulations du présent article, tous les frais, risques et périls qui en résulteraient seront à sa charge; et quarante-huit heures après mise en demeure par lettre recommandée, le vendeur pourra en vue de la conservation de la marchandise ou de ses droits, prendre telles mesures qu'il croira convenable et dont il avisera l'acheteur, le tout aux frais, risques et périls de ce dernier; et le délai pour le paiement pourra être avancé de toute la durée du retard occasionné par l'acheteur.

8. **Paiement** à Anvers à 30 jours du commencement de la délivraison de chaque bateau de l'acheteur, ou de chaque wagon; avec faculté pour le vendeur de disposer du montant de sa facture, sur l'acheteur en une lettre de change que celui-ci devra accepter. – Le vendeur et l'acheteur auront réciproquement la faculté d'escompter le montant de la facture à 1/8 % au-dessus du taux de la Banque Nationale de Belgique pour effets acceptés, au dernier jour de la délivraison; et ce, pour le nombre de jours restant à courir au moment du paiement jusqu'au 30e jour. L'acheteur ne pourra être contraint de payer avant la délivraison; mais le vendeur pourra exiger de l'acheteur, préalablement à celle-ci, un dépôt à Anvers en mains-tierces agréées. Ce dépôt se fera aux frais et aux risques du vendeur et sera mis à sa disposition en échange des pièces constatant la délivraison; son montant sera limité à la valeur de la marchandise au prix de vente.

9. **Résiliation.** La vente sera résiliée sans frais pour le vendeur et considérée comme exécutée :
1° si par suite de fortune de mer le ou les navires désignés comme portant la marchandise, ou celui ou ceux qui les remplacent, ou la marchandise a ou ont péri en cours de route,
2° si par suite de fortune de mer il y a lieu de faire le délaissement de la marchandise,
3° en cas de suppression de la stipulation « *conditionnement* » ci-dessus, si la marchandise n'arrive pas en bon conditionnement et que l'acheteur la refuse.

10. **Domicile.** Le vendeur et l'acheteur, s'il ne sont pas domiciliés à Anvers, y élisent domicile chez le courtier, si celui-ci y a son domicile réel; sinon le vendeur, l'acheteur et le courtier élisent domicile au greffe de la Chambre Arbitrale.

11. **Arbitrage.** Tout différend pouvant naître de la présente vente entre le vendeur, l'acheteur et l'intermédiaire, ou entre deux d'entre-eux, sera jugé par les arbitres de la Chambre Arbitrale et de Conciliation pour grains et graines d'Anvers, avec faculté éventuelle d'appel, conformément à ses statuts, règlements et compromis en vigueur ce jour.

Le présent contrat est constitutif d'un compromis de la forme susdite; et dans le cas d'un différend, la partie la plus diligente pourra inviter la partie adverse à signer un compromis introductif de ce différend devant ces arbitres, ou avec l'autorisation donnée par ordonnance du Président de cette Chambre Arbitrale ou de son délégué, faire assigner par voie d'huissier la ou les parties adverses à comparaître devant ces arbitres aux lieu, jour et heure fixés par lui avec faculté d'abréger les délais de distance, à l'effet de s'y concilier ou d'entendre juger valablement ce différend. Ils renoncent à toutes voies judiciaires.

Fait de bonne foi à Anvers, en autant d'originaux qu'il y a d'intérêts distincts,

LE VENDEUR, LE COURTIER L'ACHETEUR,

✠ Clause à supprimer éventuellement. Clause à remplacer éventuellement par le mot "annulée"

Le timbre de quittance ou de chèque est à charge du débiteur du principal. La taxe de transmission et/ou toute autre taxe nouvelle et/ou tous droits nouveaux, et/ou toute augmentation de droits d'entrée frappant la marchandise sont à charge des acheteurs.

§ 2. — *Objet des contrats 1923.*

Les contrats de la Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers comprennent donc, à l'heure actuelle :

N° du contrat	
9.	Contrat Mer Baltique, Mer du Nord et Mer Blanche, pour chargements c.i.f. continent, *Rye terms.*
10.	» Mer Baltique et Mer du Nord, pour parcels, c.i.f. continent, *Rye terms.*
11.	» Mer Baltique et Mer du Nord, pour parcels, c.i.f. continent, *tale quale.*
12.	» Etats-Unis et Canada pour parcels, c.i.f. continent pour grains et graines, *tale quale.*
14.	» Mer Noire, Azoff, Danube et Méditerranée c.i.f. continent, *Rye terms.*
15.	» La Plata c.i.f. continent pour froment, *Rye terms.*
15A.	» » » » pour grains et graines autres que froment, *Rye terms.*
16.	» sur bonne arrivée, transbordé ou sur wagon, pour grains autres que pour ceux provenant de la République Argentine et de l'Uruguay.
17.	» sur bonne arrivée, avec réexpédition c.i.f., pour grains autres que pour ceux provenant de la République Argentine et de l'Uruguay.
18.	» à terme, transbordé ou sur wagon.
19.	» » avec réexpédition c.i.f.
20.	» sur livraison, transbordé ou sur wagon.
21.	» » » avec réexpédition c.i.f.
24.	» sur bonne arrivée, transbordé ou sur wagon, pour froment provenant de la République Argentine et de l'Uruguay.
24A.	» sur bonne arrivée, transbordé ou sur wagon, pour grains autres que le froment provenant de la République Argentine ou de l'Uruguay.

25. Contrat sur bonne arrivée, avec réexpédition c.i.f., pour froment provenant de la République Argentine et de l'Uruguay.

25A. » sur bonne arrivée, avec réexpédition c.i.f. pour grains autres que le froment provenant de la République Argentine et de l'Uruguay.

Les contrats n^os^ 13, 22, 23 s'appliquent aux tourteaux de l'Amérique du Nord.

§ 3. — *Considérations générales sur les contrats 1923.*

Une remarque préliminaire s'impose au sujet des contrats d'Anvers : les délais d'embarquement ou de livraison sont toujours d'interprétation stricte, c'est-à-dire que l'acheteur n'a jamais l'obligation de recevoir une marchandise chargée ou livrée en dehors du délai convenu ; tandis que la qualité de la marchandise est toujours comprise comme *moins-value à bonifier*, c'est-à-dire que si la marchandise, à son arrivée à Anvers, ne vaut pas celle que le vendeur aurait dû fournir, il n'en résulte pas un droit de refus, mais seulement la faculté d'exiger la moins-value commerciale de la marchandise.

1. **Contrats « c.i.f. continent ».** — Les contrats n^os^ 10, 11, 12, 13, 14, 15 et 15A s'appliquent aux affaires d'importation de l'étranger. En règle générale, l'importateur achète d'un vendeur de l'étranger qui doit mettre la marchandise à bord d'un navire dans un délai déterminé et suivant une qualité déterminée ; il doit de plus fournir l'engagement du capitaine de navire de transporter la marchandise à Anvers (engagement consigné dans le connaissement signé par le capitaine) et l'engagement d'assureurs assumant les risques du voyage (police d'assurance).

Le vendeur est responsable de l'existence de ces engagements, mais n'est pas responsable de leur exécution de la part du capitaine ou des assureurs.

Ces diverses obligations doivent être remplies par le vendeur pour un prix global convenu, comprenant le coût de la marchandise, celui du fret et de l'assurance jusqu'à Anvers.

Le vendeur se fait payer par l'acheteur, en remettant à celui-ci les documents, connaissement et police d'assurance, qui permettront à l'acheteur d'exiger du capitaine et des assureurs l'exécution de leurs engagements.

2. Contrats « sur bonne arrivée ». — Les contrats n[os] 16, 17, 24, 25 et 25A, dits « sur bonne arrivée », s'appliquent aux ventes faites par l'importateur au consommateur.

Laissant de côté les détails, nous pouvons résumer ces conditions comme suit : Le vendeur s'engage à charger une marchandise de qualité convenue dans un pays étranger, dans un délai déterminé, et à la délivrer à l'acheteur si et lorsqu'elle sera arrivée à Anvers.

L'exécution complète de la vente dépendra donc de l'arrivée incertaine du navire à Anvers; il en résulte que si la marchandise périt en cours de route, la vente sera résolue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune indemnité ou paiement entre parties, tandis que si elle arrive, le vendeur *devra* la délivrer à son acheteur et se la fera payer après cette livraison, de même que l'acheteur *devra* en prendre réception, quel que soit le retard dans l'arrivée, pourvu que la marchandise n'ait été embarquée ni trop tôt ni trop tard. L'infériorité de qualité ne peut donner lieu à un refus de la marchandise, mais seulement à une bonification.

On se sert également des contrats « sur bonne arrivée » pour toutes les ventes de grains arrivés, non disponibles, ou encore en cours de route.

3. Contrats « à terme » et « sur livraison ». — Les contrats n[os] 18, 19, 20 et 21 visent un autre genre de ventes de l'importateur au consommateur. L'obligation du vendeur de charger à l'étranger à une époque déterminée pour délivrer la marchandise à Anvers à l'époque aléatoire de son arrivée, y est remplacée par l'obligation de livrer la marchandise à Anvers à une époque déterminée, quel que soit le temps où elle aura été chargée dans le pays d'origine. Les contrats n[os] 18, 19, 20

et 21 présentent quelques différences de détails quant à l'exécution de cette obligation de livraison.

Entre les nos 18 et 20, 19 et 21, il y a la même différence que celle existant entre les formules nos 16, 18 et 24 d'une part, 17, 19 et 25 d'autre part.

En ce qui concerne les contrats « à terme » et « sur livraison », n'existe aucune règle absolue en vertu de laquelle un vendeur puisse être contraint à employer les contrats à terme plutôt que les contrats à livrer, si aucune stipulation n'a été faite à ce sujet au moment de la vente.

Le contrat à terme est parfois plus avantageux pour l'acheteur, parce que la livraison doit avoir lieu en une seule fois, sur chaque terme, alors que l'exécution peut se faire en plusieurs fois, si l'affaire est faite sur contrat sur livraison.

Toutefois, suivant ce dernier, vendeur et acheteur pourront convenir d'une quantité minimum à mettre à disposition afin de prévenir les mises à disposition de quantités insignifiantes, pouvant entraîner des frais considérables pour l'acheteur obligé de donner un bateau pour chaque partie.

Autre différence entre ces deux contrats : dans le contrat à terme, si la marchandise mise à disposition ne satisfait pas, comme conditionnement, aux stipulations de la vente, le vendeur aura la faculté de mettre une seconde fois à disposition, au plus tard le jour ouvrable suivant celui où le rejet de la première marchandise aura été reconnu valable ou aura été décidé par un arbitrage et moyennant de bonifier à l'acheteur 1 % du prix de vente.

Rien de pareil dans le contrat sur livraison, où la mise à disposition est finale et où il y a lieu à résiliation, si elle n'est pas faite en temps utile et dans les formes prévues par le contrat. Cette distinction n'est établie que parce qu'il est entré dans les usages que les vendeurs de maïs, orge, etc., sur plusieurs termes, et par quantité de minime importance, usent de cette faculté de seconde mise à disposition, tandis que pour les affaires sur livraison de plus grande envergure, il n'est pas d'usage de mettre une seconde fois à disposition si la marchandise ne satisfait pas comme conditionnement aux stipulations de la vente.

4. **Contrats « transbordé » et « sur wagon ».** — Suivant les contrats « transbordé » et « sur wagon », nos 16, 18, 20, 24 et 24A, tous les frais sont à charge du vendeur jusqu'au moment où la marchandise est transbordée dans le bateau de l'acheteur ou est mise sur wagon. Ces formules s'emploient également pour les affaires « sur chariot », pour autant que celles-ci soient assez importantes.

5. **Contrats « avec réexpédition c.i.f. ».** — Les contrats « avec réexpédition c.i.f. », nos 17, 19, 21, 25 et 25A, s'emploient lorsque le vendeur a assumé tous les frais de transbordement à Anvers et de réexpédition (fret et assurance compris) vers les destinations de l'intérieur de la Belgique ou des pays voisins. Il n'est pas encore entré couramment dans les usages de traiter « c.i.f. intérieur » en Belgique, mais les affaires « c.i.f. destinations rhénanes » se font d'année en année plus importantes.

PORT D'ANVERS
Navire prenant charge aux Magasins à Grains.

TITRE III.

Les conditions de vente.

CHAPITRE I. — QUALITE.

§ 1. — *Considérations générales.*

1. **Définition.** — La qualité de la marchandise, étant l'ensemble des conditions dans lesquelles elle se présente, est un des éléments qui détermine l'acheteur à payer le prix convenu.

Suivant la nature de la marchandise, les conditions requises sont nécessairement différentes.

Elles ont trait tant aux apparences extérieures qu'aux propriétés internes.

A n'en juger que par leurs apparences extérieures, les grains peuvent être considérés comme *bons* s'ils sont propres, luisants, bien fournis, homogènes, lourds dans la main et dépourvus de grains brisés, gelés, germés ou ratatinés. Suivant la provenance et la nature, les grains devront être jaunes, roux, gris, verdâtres, blancs, noirs, foncés ou clairs, etc.

Quant aux propriétés internes requises, elles dépendent encore plus spécialement de la marchandise traitée. Tel grain devra être tendre, tel autre dur ; un premier devra être très farineux, tandis que pour un second on exigera que l'aspect de la cassure soit vitreux ; tel devra posséder une grande énergie germinative qui ne sera point exigée de tel autre.

2. **Marchandise saine, loyale et marchande.** — Toutes les transactions en grains, sauf stipulation formellement contraire, comportent que la marchandise doit être ou avoir été embarquée en état sain, loyal et marchand. Même le grain vendu *tale quale* (tel quel) n'échappe pas à cette obligation.

En cas de vente *tale quale*, l'état de la marchandise doit, au moment de *l'embarquement*, être tout aussi bon, c'est-à-dire sain, loyal et marchand, qu'en cas de vente *Rye terms* ou *sound*

delivered. La différence réside dans les *conséquences* de la détérioration que la marchandise peut subir en cours de route.

En cas de vente *tale quale*, toutes les conséquences de cette détérioration incombent à l'acheteur.

En cas de vente *Rye terms*, l'acheteur doit recevoir la marchandise endommagée, mais le vendeur doit lui en bonifier la moins-value.

Enfin, en cas de vente *sound delivered*, l'acheteur doit recevoir la marchandise endommagée, pour le compte du vendeur ; celui-ci doit la lui reprendre au prix de vente, mais l'acheteur n'est pas obligé de la lui rendre, par exemple si, par suite d'une hausse entretemps survenue, il préfère la garder pour son compte au prix du contrat. S'il ne désire pas la recevoir, le surveillant assume la charge de la réception pour compte du vendeur.

3. Constatation de l'état de la marchandise. — Cet état sain, loyal et marchand est constaté, pour les grains de provenance nord-américaine, par les certificats, mais pour toutes les autres provenances, la marchandise est présumée avoir été embarquée en état sain, sauf preuve du contraire.

La preuve que la marchandise n'était pas saine, loyale et marchande peut être faite par tous moyens de droit; c'est malheureusement une preuve toujours très difficile sinon impossible à faire.

Même le certificat d'inspection en Amérique n'est pas, à vrai dire, une *preuve*, mais seulement une présomption. Le certificat est pratiquement final pour les importateurs, mais il ne l'est que parce que le délai pour appeler contre l'expertise de l'inspecteur est écoulé lorsque la marchandise arrive en Europe.

Le mauvais état est quelquefois attesté par une clause insérée par le capitaine dans le connaissement. Pareille clause rendrait le connaissement irrégulier *(foul bill of lading)*, et il y aurait lieu d'appliquer les conditions prévues pour l'hypothèse d'une présentation de documents d'expédition irréguliers.

L'acheteur serait même parfaitement en droit de refuser de lever les documents et ne pourrait être obligé de se contenter

d'une garantie quelconque, même contresignée par une banque ; car il s'agit, en l'espèce, d'une condition essentielle, sans laquelle aucune obligation n'a pris naissance dans le chef de l'acheteur.

4. **Mauvaise qualité.** — La mauvaise qualité, à moins d'être le résultat de fortune de mer, provient d'un défaut au moment de l'embarquement. Il consiste entre autres dans l'embarquement d'une marchandise d'un poids naturel inférieur au poids prévu par le contrat, ou bien dans l'embarquement d'une marchandise contenant trop de corps étrangers : grains d'ivraie, grains germés, brûlés, mouchetés, pierres, pailles, poussières, etc., ou encore dans l'embarquement d'un grain tendre alors que l'échantillon de vente représente un blé dur et réciproquement, etc.

La *qualité* d'une marchandise embarquée ne peut pas devenir meilleure ou moins bonne en cours de route, à moins, évidemment, d'altération par eau de mer.

5. **Mauvais conditionnement.** — Il en est tout autrement du *conditionnement*. Celui-ci peut gagner ou perdre, indépendamment des conditions dans lesquelles le grain a été embarqué. Le mauvais conditionnement se traduit, en général, par l'humidité, l'agglutination, l'odeur, la moisissure ou l'échauffement du grain. Il est d'ordinaire le résultat de l'embarquement d'une marchandise plus ou moins humide.

6. **Amélioration de la marchandise.** — Il peut être porté remède, dans certains cas, au mauvais conditionnement des céréales, lors de leur arrivée, par la ventilation et un travail rationnel de la partie. Ces moyens peuvent être employés préventivement à l'embarquement. Le grain humide peut être séché, soit sur quai ou en magasin, étendu en légères couches, soit dans les séchoirs à grains spécialement construits à cet effet. Le grain échauffé se refroidit d'ordinaire par la manipulation sur quai, en allège, en magasin, etc. On obtient de meilleurs résultats en soumettant le grain à un courant d'air frais. Le grain agglutiné reprend son apparence normale à la suite du passage par une batteuse, un crible ou un tarare.

§ 2. — *Ventes sur échantillon.*

1. Grains traités sur échantillon. — Lorsqu'on convient de traiter une affaire « sur échantillon », il importe de fixer celui-ci. A cet effet, les vendeur et acheteur ou leurs représentants cachètent contradictoirement un échantillon réduit des grains formant l'objet de la convention. Toutefois il arrive que le vendeur remet à l'acheteur deux échantillons cachetés. L'acheteur en ouvre un pour examiner s'il correspond à la marchandise achetée et conserve le second pour un arbitrage éventuel.

Le cachetage d'échantillon se fait surtout pour les froments provenant de la Mer Noire et du Danube. Les froments Plata se traitent aussi sur échantillon, surtout lorsque, vers la fin de la campagne, les meilleures qualités commencent à s'épuiser.

La plupart des autres froments se vendent sur désignation ; mais le cachetage n'exclut nullement la possibilité de renforcer les stipulations contractuelles au moyen de la clause relative, par exemple, au poids naturel.

2. Echantillon conforme et échantillon-type. — L'usage de cacheter des échantillons *conformes*, c'est-à-dire exactement conformes à ce que doit être la délivraison, a, pour ainsi dire, disparu ; il ne se cachète plus guère que des échantillons-types. Dans le premier cas, la livraison devait être identique à l'échantillon cacheté, la moindre différence de qualité donnait lieu à bonification. Dans le second cas, la livraison doit équivaloir à l' « *about as per sample* » (à peu près comme l'échantillon) des contrats anglais. Les différences de qualité ne donnent lieu à bonification que si elles dépassent la tolérance admise d'environ 1 %.

Quelques maisons mettent dans leurs contrats la clause « conforme à l'échantillon N° X sous réserve d'une tolérance de 1 % ». Cet usage est plus courant en Italie.

3. Cachetage. — L'échantillon cacheté est d'ordinaire d'environ deux cents à trois cent cinquante grammes. Dans le but de faciliter l'arbitrage lors de la livraison, il est de l'intérêt de toutes les parties en cause de cacheter des échantillons copieux,

contenus dans les sachets originaux du vendeur. S'il est fait usage de sachets en papier, glissés dans les « chemises », on doit avoir soin de répartir la cire, tant dans les quatre coins que sur la patte de l'enveloppe extérieure.

4. **Dépôt.** — L'échantillon cacheté est déposé, de commun accord, entre les mains de l'acheteur, de l'intermédiaire, ou au greffe de la Chambre arbitrale.

Ce dépôt est d'ordinaire constaté par le contrat. En effet, la loi stipule (art. 1923 c. civ.) que : « Le dépôt volontaire doit être prouvé par écrit. La preuve testimoniale n'est point reçue pour une valeur excédant cent cinquante francs. »

5. **Modèle d'un récépissé de dépôt d'échantillon :**

Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers. Anvers, le.....19....

N° .... Reçu de M. X. un échantillon froment N° ..., cacheté par MM. Y.

Coût un franc. Le Greffier.

Le reçu est valable pour un an ; ce délai expiré, l'échantillon est détruit si le déposant n'a pas demandé la réinscription.

6. **Frais de conservation.** — Si l'échantillon est déposé entre les mains du greffier de la Chambre arbitrale, celui-ci le conserve sous un numéro d'ordre et en donne récépissé au déposant ; ce dernier paie un droit de dépôt, qui est actuellement d'un franc par échantillon et par an.

Le dépôt entre les mains de l'intermédiaire se fait à titre gratuit ; mais cela n'implique pas à priori (pas plus pour l'intermédiaire que pour le greffier de la Chambre arbitrale) l'irresponsabilité du dépositaire.

7. **Responsabilité du dépositaire.** — Le dépositaire doit apporter, dans la garde de la chose déposée, les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des choses qui lui appartiennent. (Art. 1927, Code civil). La loi ajoute que cette disposition doit être appliquée avec plus de rigueur, entre autres lorsque le dépositaire s'est offert lui-même pour recevoir le dépôt ou lorsqu'il a stipulé un salaire pour la garde du dépôt. (Art. 1928). Mais le dépositaire n'est tenu en aucun cas des accidents de

force majeure, à moins qu'il n'ait été mis en demeure de restituer la chose déposée. (Art. 1929.)

8. **Identité de l'échantillon remis à l'acheteur.** — Le vendeur qui a remis à l'acheteur l'échantillon sur lequel la vente s'est faite et ce sans prendre les précautions capables d'assurer son identité, s'en rapporte à la bonne foi de l'acheteur pour la représentation fidèle dudit échantillon, en cas de contestation sur la qualité conforme des marchandises livrées ; en conséquence, ce vendeur est tenu d'accepter comme point de comparaison l'échantillon produit par l'acheteur, à moins qu'il ne prouve l'altération ou la substitution.

§ 3. — *Ventes sur poids naturel.*

1. **Considérations générales.** — Outre les ventes de céréales « sur échantillon », il y a également celles « sur poids naturel », soit avec échantillon garanti et cacheté, soit « f.a.q. » (« Fair Average Quality » ou « qualité bonne moyenne » au lieu et à l'époque d'embarquement). Cette dernière clause sera expliquée plus loin.

On ne doit pas confondre le poids naturel tel qu'on l'entend dans le commerce des grains avec le poids spécifique ou densité des physiciens. Plus un grain a de poids à l'unité de mesure prise pour base, plus — en général — il est apprécié. Ceci est rationnel, car plus la densité du froment, de l'orge, de l'avoine, etc., est grande, plus le grain contient de matière farineuse, fermentescible et nutritive. Nous disons « en général », parce que, dès que le froment dépasse 82-83 kilogrammes par hectolitre, il devient trop glacé, trop dur, ce qui peut présenter des inconvénients pour la mouture.

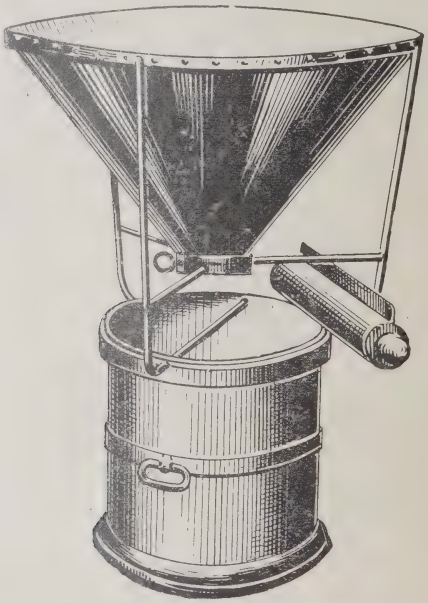
Il est de pratique courante que le poids convenu soit celui exigé à l'*embarquement* et qu'il soit sujet à une tolérance déterminée pour freinte de route. En réalité, on ne constate jamais le poids naturel qu'au *débarquement*, et seul ce dernier poids servira de base au calcul éventuel de la bonification due pour infériorité de poids naturel.

2. **Grains traités sur poids naturel.** — Les grains qui se vendent plus particulièrement sur poids naturel sont les froments, orges et avoines provenant du Danube et de La Plata.

3. **Poids naturel exprimé par deux nombres.** — Le poids naturel s'exprime d'ordinaire par deux nombres pour les froments danubiens, plus rarement pour les froments Plata. Dans le premier cas, il suffit qu'au moment de l'embarquement le poids naturel du grain soit le poids le moins important des deux. Dans une vente de 79/80 kilogrammes, le grain ne doit pas peser, lors de l'embarquement, plus de 79 kilogrammes par hectolitre, suivant les conditions de la place d'Anvers.

Il n'en est pas de même dans les contrats allemands et anglais, où l'on prend pour base le poids moyen, ce qui est d'ailleurs plus logique que l'usage admis sur notre marché.

4. **Poids naturel exprimé en mesures et poids étrangers.** — Les ventes pouvant se faire sur des poids naturels exprimés en mesures de poids étrangers, tandis que la constatation doit se faire à Anvers par les mesures et poids en usage sur cette place, c'est-à-dire par tel nombre de kilogrammes à l'hectolitre, les équivalences adoptées sont les suivantes :



TREMIE CONIQUE

A. — POUDS PAR CHETWERT ET KILOS PAR HECTOLITRE.

Pouds par chetwert	Kilos par hectolitre	Pouds par chetwert	Kilos par hectolitre	Pouds par chetwert	Kilos par hectolitre
5,—	39,000	7,—	54,600	9,—	70,200
5,5	39,975	7,5	55,575	9,5	71,175
5,10	40,950	7,10	56,550	9,10	72,150
5,15	41,925	7,15	57,525	9,15	73,125
5,20	42,900	7,20	58,500	9,20	74,100
5,25	43,875	7,25	59,475	9,25	75,075
5,30	44,850	7,30	60,450	9,30	76,050
5,35	45,825	7,35	61,425	9,35	77,025
6,—	46,800	8,—	62,400	10,—	78,000
6,5	47,775	8,5	63,375	10,5	78,975
6,10	48,750	8,10	64,350	10,10	79,950
6,15	49,725	8,15	65,325	10,15	80,925
6,20	50,700	8,20	66,300	10,20	81,900
6,25	51,675	8,25	67,275	10,25	82,875
6,30	52,650	8,30	68,250		
6,35	53,625	8,35	69,225		

B. — LIVRES PAR BUSHEL ET KILOS PAR HECTOLITRE.

lbs. par bushel	Kilos par hectolitre	lbs. par bushel	Kilos par hectolitre	lbs. par bushel	Kilos par hectolitre	lbs. par bushel	Kilos par hectolitre
41	51,16	48	59,90	55	68,64	62	77,37
41 1/4	51,48	48 1/4	60,21	55 1/4	68,95	62 1/4	77,68
41 1/2	51,79	48 1/2	60,52	55 1/2	69,26	62 1/2	78,00
41 3/4	52,10	48 3/4	60,83	55 3/4	69,57	62 3/4	78,31
42	52,41	49	61,15	56	69,88	63	78,62
42 1/4	52,72	49 1/4	61,46	56 1/4	70,19	63 1/4	78,93
42 1/2	53,04	49 1/2	61,77	56 1/2	70,51	63 1/2	79,24
42 3/4	53,35	49 3/4	62,08	56 3/4	70,82	63 3/4	79,55
43	53,66	50	62,40	57	71,13	64	79,87
43 1/4	53,97	50 1/4	62,71	57 1/4	71,44	64 1/4	80,18
43 1/2	54,28	50 1/2	63,02	57 1/2	71,76	64 1/2	80,49
43 3/4	54,60	50 3/4	63,33	57 3/4	72,07	64 3/4	80,80
44	54,91	51	63,64	58	72,38	65	81,12
44 1/4	55,22	51 1/4	63,95	58 1/4	72,69	65 1/4	81,43
44 1/2	55,53	51 1/2	64,27	58 1/2	73,00	65 1/2	81,74
44 3/4	55,84	51 3/4	64,58	58 3/4	73,31	65 3/4	82,05
45	56,16	52	64,89	59	73,63	66	82,37
45 1/4	56,47	52 1/4	65,20	59 1/4	73,94	66 1/4	82,68
45 1/2	56,78	52 1/2	65,52	59 1/2	74,25	66 1/2	82,99
45 3/4	57,09	52 3/4	65,83	59 3/4	74,56	66 3/4	83,30
46	57,40	53	66,14	60	74,88	67	83,62
46 1/4	57,72	53 1/4	66,45	60 1/4	75,19	67 1/4	83,93
46 1/2	58,03	53 1/2	66,76	60 1/2	75,50	67 1/2	84,24
46 3/4	58,34	53 3/4	67,07	60 3/4	75,81	67 3/4	84,55
47	58,65	54	67,39	61	76,12	68	84,86
47 1/4	58,96	54 1/4	67,70	61 1/4	76,43		
47 1/2	59,28	54 1/2	68,01	61 1/2	76,75		
47 3/4	59,59	54 3/4	68,32	61 3/4	77,06		

C. — KILOS PAR HECTOLITRE ET LIVRES PAR BUSHEL.

Kilos par hectolitre	lbs. par bushel	Kilos par hectolitre	lbs. per bushel	Kilos par hectolitre	lbs. par bushel	Kilos par hectolitre	lbs. par bushel
43	34,45	53	42,47	63	50,48	73	58,49
43 1/4	34,65	53 1/4	42,67	63 1/4	50,68	73 1/4	58,69
43 1/2	34,85	53 1/2	42,87	63 1/2	50,88	73 1/2	58,89
43 3/4	35,05	53 3/4	43,07	63,3/4	51,08	73 3/4	59,09
44	35,25	54	43,27	64	51,28	74	59,29
44 1/4	35,45	54 1/4	43,47	61 1/4	51,48	74 1/4	59,49
44 1/2	35,65	51 1/2	43,67	64 1/2	51,68	74 1/2	59,69
44 3/4	35,85	54 3/4	43,87	64,3/4	51,88	74,3/4	59,89
45	36,05	55	44,07	65	52,08	75	60,09
45 1/4	36,25	55 1/4	44,27	65 1/4	52,28	75 1/4	60,30
45 1/2	36,45	55 1/2	44,47	65 1/2	52,48	75 1/2	60,50
45 3/4	36,65	55 3/4	44,67	65 3/4	52,68	75 3/4	60,70
46	36,85	56	44,87	66	52,88	76	60,90
46 1/4	37,05	56 1/4	45,07	66 1/4	53,08	76 1/4	61,10
46 1/2	37,25	56 1/2	45,27	66 1/2	53,28	76 1/2	61,30
46 3/4	37,45	56 3/4	45,47	66 3/4	53,48	76 3/4	61,50
47	37,66	57	45,67	67	53,68	77	61,70
47 1/4	37,86	57 1/4	45,87	67 1/4	53,88	77 1/4	61.90
47 1/2	38,06	57 1/2	46,07	67 1/2	54,08	77 1/2	62,10
47 3/4	38,26	57 3/4	46,27	67 3/4	54,28	77 3/4	62,30
48	38,46	58	46,47	68	54,48	78	62,50
48 1/4	38,66	58 1/4	46,67	68 1/4	54,69	78 1/4	62,70
48 1/2	38,86	58 1/2	46,87	68 1/2	54,89	78 1/2	62,90
48 3/4	39,06	58 3/4	47,07	68 3/4	55,09	78 3/4	63,10
49	39,26	59	47,27	69	55,29	79	63,30
49 1/4	39,46	59 1/4	47,47	69 1/4	55,49	79 1/4	63,50
49 1/2	39,66	59 1/2	47,67	69 1/2	55,69	79 1/2	63,70
49 3/4	39,86	59 3/4	47,87	69 3/4	55,89	79 3/4	63,90
50	40,06	60	48,07	70	56,09	80	64.10
50 1/4	40,26	60 1/4	48,27	70 1/4	56,29	80 1/4	64,30
50 1/2	40,46	60 1/2	48,48	70 1/2	56,49	80 1/2	64,50
50 3/4	40,66	60 3/4	48,68	70 3/4	56,69	80 3/4	64,70
51	40,86	61	48,88	71	56,89	81	64,90
51 1/4	41,06	61 1/4	49,08	71 1/4	57,09	81 1/4	65,10
51 1/2	41,26	61 1/2	49,28	71 1/2	57,29	81 1/2	65,30
51 3/4	41,46	61 3/4	49,48	71 3/4	57,49	81 3/4	65,50
52	41,66	62	49,68	72	57,69	82	65,70
52 1/4	41,86	62 1/4	49,88	72 1/4	57,89	82 1/4	65,90
52 1/2	42,07	62 1/2	50,08	72 1/2	58,09	82 1/2	66,10
52 3/4	42,27	62 3/4	50,28	72 3/4	58,29	82 3/4	66,30

5. Freinte de route. — Comme les grains sont exposés à perdre, par évaporation, une partie de leur poids naturel et qu'il ne serait guère équitable de mettre toute cette perte à charge du vendeur, les contrats d'Anvers stipulent que le poids garanti à l'embarquement est toujours sujet à une tolérance de 1 kilogramme. La diminution de poids subie par la marchandise au cours du voyage s'appelle *freinte de route*.

Il n'y a point de raison spéciale pour laquelle la freinte ait été fixée à 1 kilogramme; seul l'usage le veut ainsi à Anvers; suivant les contrats de Londres et de Rotterdam, la freinte admise n'est que de 1 % du poids naturel convenu en contrat.

6. **Délai pour la demande et frais de constatation.** — Le poids naturel ne doit pas nécessairement être constaté par la Chambre arbitrale. La règle est que le poids naturel est constaté aux frais du vendeur et sous le contrôle facultatif de l'acheteur ou de son représentant à bord du navire.

Si l'acheteur ou le vendeur désirent que le poids soit constaté officiellement par la Chambre arbitrale, la demande s'en fera à l'autre partie, avant le commencement du débarquement. Le poids est constaté sur l'ensemble de la marchandise saine seule. La partie qui exige la constatation officielle du poids naturel supporte le coût de la quantité de marchandise qu'elle nécessite.

Sur chaque constatation de poids naturel faite par les soins de la Chambre arbitrale, il est perçu une redevance de 3 francs. Ces frais sont à supporter en commun par le vendeur et l'acheteur. Ils peuvent être exigés dès l'introduction de la demande de constatation.

7. **Demande de constatation.** — La demande de constatation de poids naturel se fait au greffe de la Chambre arbitrale en ces termes :

Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers. Anvers, le.....19....

Monsieur le Greffier,

Steamer ....., connaissement mois de .....
Quantité et qualité : ... tonnes *Bahia Blanca Barletta Russo.*
Vendeur : M. X.
Acheteur : M. Y.

Je vous prie de bien vouloir faire procéder à la constatation du poids naturel de la susdite partie froment. Les échantillons cachetés, dont détails ci-dessus, ont été déposés à cet effet à vos bureaux.

Veuillez me faire parvenir un certificat du poids ainsi constaté et recevez entretemps, Monsieur le Greffier, mes salutations bien sincères.

(s.) L'acheteur. (s.) Le vendeur.

L'encaissement des frais se fera chez M. Y.

8. **Modes de constatation.** — En principe, toutes les méthodes sont bonnes, si elles sont consciencieusement appliquées.

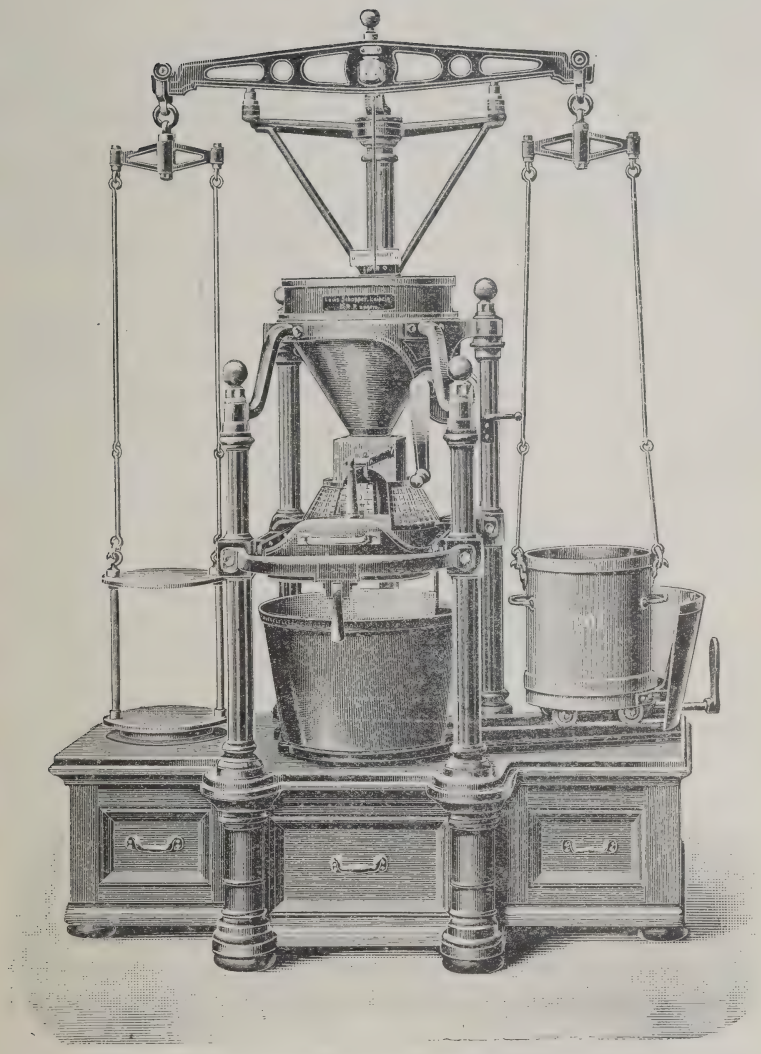
L'opération la plus délicate se rapporte au remplissage de la mesure. Le grain, quoique coulant dans certains cas d'une façon comparable aux liquides, se tasse plus ou moins selon qu'il est versé dans la mesure par pelletées successives plus ou moins grandes et selon la hauteur de chute de ces pelletées. C'est pour cette raison que les différents systèmes d'appareils qu'on a adoptés sont tous disposés de façon que le remplissage se fasse uniformément et indépendamment de l'opérateur. Dans tous les appareils, la mesure (un demi-hectolitre dans la trémie conique, vingt litres dans la Zwanzigliterschale, etc.) est surmontée à une distance bien déterminée d'une trémie ou d'un réservoir plus grand que la mesure employée. C'est ce réservoir qu'on remplit à la pelle, puis le fond du réservoir est ouvert vivement et en entier et le grain coule dans la mesure. Certaines méthodes indiquent un volume déterminé pour un poids inconnu, d'autres indiquent d'abord un poids déterminé ou un volume inconnu. Voici divers systèmes en usage.

1° *La trémie conique*. — Une mesure d'un demi-hectolitre est surmontée d'une trémie conique. Lorsque la mesure est remplie, elle est égalisée et pesée. Pour connaître le poids naturel du grain, on se contente de doubler le poids accusé par le demi-hectolitre. Ainsi, lorsque celui-ci indique 38 1/2 kg. le poids naturel sera de 77 kg. (Voir page 238.)

2° *L'hectolitre*. — Lorsque le poids naturel doit être constaté à bord du navire, l'on constate à la balance le poids d'un hectolitre pris à cet effet sur chaque 10.000 kg.

La méthode de la constatation à bord, outre la possibilité de graves erreurs dues à des manipulations frauduleuses, comporte toutes les causes d'erreurs provenant des instruments et qu'on devrait nommer les *erreurs instrumentales*.

Mentionnons, dans cet ordre d'idées, que la mesure, *le demi-hectolitre* en bois employé à Anvers peut, sans dépasser la tolérance réglementaire prévue par les réglements sur les poids et mesures, différer d'avec la capacité réelle d'un demi-hectolitre (50 litres), à tel point que les résultats peuvent entraîner jusque 3/4 kg. par hectolitre de différence, selon que l'opé-



ZWANZIGLITERSCHALE (Balance de 20 litres).

ration est faite avec un demi-hectolitre ayant comme volume le *minimum légal* (49,5 litres), ou avec un demi-hectolitre ayant le *maximum* toléré (50,5 litres). (1)

C'est pourquoi les seules méthodes de pesage qui devraient être employées sont celles pratiquées dans les Chambres arbitrales parce que, faites toujours par les mêmes appareils, les erreurs instrumentales y seront toujours les mêmes.

Le terme *Bordhectoliterung* (hectolitrage à bord), usité dans les contrats allemands-néerlandais, signifie que le poids naturel doit être constaté à bord du navire. On procède à cette constatation en pesant les grains par 50 litres mesurés.

3° *La Zwanzigliterschale* ou balance de 20 litres. — C'est un appareil de précision mesurant 20 litres; à Anvers et à Rotterdam, on s'en sert pour la grande majorité des constatations de poids naturel. Ces dernières sont reconnues plus justes que celles qui se font à bord des navires par les ouvriers parfois peu minutieux et exposés à enregistrer des données inexactes par suite des vibrations du navire.

La *Zwanzigliterschale* est un instrument assez coûteux et encombrant, mais très bien construit. (Voir page 243.)

Il se compose de deux groupes d'organes fixés sur un bâti unique; d'une part, une balance à bras égaux dont l'un des plateaux est destiné à recevoir les poids et dont l'autre est constitué par une mesure métallique poinçonnée de 20 litres; d'autre part, au centre de l'appareil, devant la colonne qui supporte la balance, se trouvent les organes servant au remplissage de la mesure : ils comprennent un grand entonnoir conique ou trémie de 24 litres, fermé à sa partie inférieure par une tirette mobile et un grand couteau actionné par un poids; ce couteau rase les bords supérieurs de la mesure et comme une guillotine sépare du surplus le grain tombé dans cette mesure.

Pour se servir de l'appareil, on détache les chaînes auxquelles est suspendue la mesure.

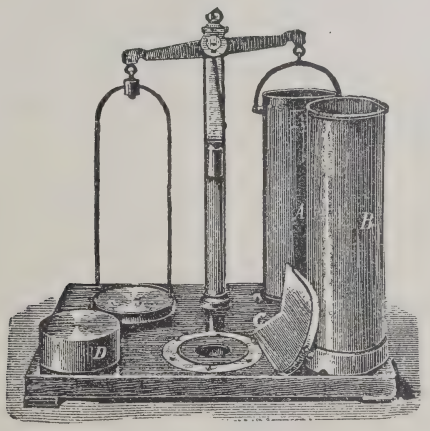
On pousse ensuite la mesure au centre de l'appareil sous la

(1) Pour un 1/2 hectolitre en fer, la tolérance n'est que 0,1 litre, soit environ 0,15 kg. par hectolitre.

trémie (ce mouvement est facilité par des galets que porte la mesure et qui glissent sur des rails). On remplit alors la trémie (24 litres), on déclanche la tirette qui ouvre une sortie au grain; celui-ci coule dans la mesure et la remplit en formant un tas; le surplus tombe autour de la mesure dans le tiroir placé dans le soubassement de l'appareil.

Lorsque la mesure est ainsi remplie, on déclenche le couteau qui rase la mesure. On ramène ensuite cette dernière dans sa position primitive et on l'accroche aux chaînes pour procéder à la pesée proprement dite.

4. *La balance Sommer et Runge.* — Cette balance de précision mesure soit 1 litre, soit un quart de litre.



BALANCE SOMMER & RUNGE.

La mesure vide A et la pièce D suspendues à la balance doivent faire équilibre au plateau vide. Pour se servir de l'appareil, on place la mesure A sur la table, on introduit le couteau C dans la fente, on place la pièce D sur celui-ci et on fixe fortement le manchon de remplissage B sur la mesure A. On remplit ensuite le manchon de grains sans aller trop lentement; il faut

de même éviter les secousses lorsqu'on retire ensuite le couteau, car il n'est pas difficile de faire accuser par la balance des poids différents selon la manière dont on procède aux diverses opérations. Quand on replace le couteau, les grains pris entre les parois du récipient et le couteau sont coupés. On enlève le manchon et on jette l'excès de grains. Pour peser, on suspend à l'une extrémité du fléau la mesure remplie et à l'autre le plateau avec quelques poids; on établit l'équilibre en plaçant de petits poids de l'un ou de l'autre côté.

Le poids, constaté par litre ou quart de litre, ne correspond pas exactement au même poids exprimé en kilogrammes par hectolitre. De longues et patientes recherches ont fait découvrir que, par exemple, 760 grammes par litre équivalent à 76,1 kg. par hectolitre; que 800 grammes par litre équivalent à 80,55 kg. par hectolitre. Le poids naturel, déterminé par la balance Sommer et Runge, doit donc être réduit en kilogrammes sur ces bases d'après la table suivante adoptée en 1909 par la Commission impériale pour l'étalonnage normal (Kaiserlich Normal-Eichungs-Commission).

Mémorandum de constatation du poids naturel par la balance « Sommer et Runge ».

CONTRAT N° 1255.

Constatation contradictoire du poids naturel au moyen de la balance Sommer et Runge.

St. *República Argentina*, déchargé à Anvers.
Acheteur : M. X.
Réceptionnaire : M. Y.
Partie : *froment*. *148* tonnes.
Garantie : 79 kilogrammes par hectolitre au débarquement.
Première épreuve : 796 grammes.
Deuxième épreuve : 794 »
Troisième épreuve : 795 »
Poids moyen constaté : 795 »
Poids d'après la table de réduction : 80 kilogrammes.

Anvers, le 15 décembre 19...
(s.) Les vendeurs.

Table de comparaison.

Grammes par litre.	Kilos par hectolitre.	Grammes par litre.	Kilos par hectolitre.
750	75,—	780	78,35
751	75,10	781	78,45
752	75,25	782	78,55
753	75,35	783	78,70
754	75,45	784	78,80
755	75,55	785	78,90
756	75,70	786	79,00
757	75,80	787	79,10
758	75,90	788	79,25
759	76,—	789	79,35
760	71,10	790	79,45
761	76,25	791	79,55
762	76,35	792	79,70
763	76,45	793	79,80
764	76,55	794	79,90
765	76,70	795	80,—
766	76,80	796	80,10
767	76,90	797	80,25
768	77,—	798	80,35
769	77,10	799	80,45
770	77,25	800	80,55
771	77,35	801	80,65
772	77,45	802	80,80
773	77,55	803	80,90
774	77,70	804	81,—
775	77,80	805	81,10
776	77,90	806	81,25
777	78,—	807	81,35
778	78,10	808	81,45
779	78,25	809	81,55

Si l'acheteur veut connaître le poids naturel de sa marchandise, suivant la balance Sommer et Runge, il peut demander à la Chambre arbitrale de constater officiellement ce poids. La plupart du temps, il ira trouver son vendeur ou plus généralement le représentant de ce dernier et procèdera contradictoirement avec lui à la constatation. On obtient ainsi le « poids moyen constaté à la balance ». En regard de ce poids, on met celui de la table de réduction ci-dessus, obtenant ainsi le « poids réel » qui servira de base à établir le montant de la bonification

due, s'il y a lieu (1). Nous donnons plus haut le modèle d'un memorandum de constatation de poids par cette méthode.

9. **Bonification.** — La tolérance déduite, les bonifications allouées pour infériorité de poids en nature, dépassant le minimum exigé, sont calculées comme suit :

Pour le premier et le second kilogrammes d'infériorité : 1 % du prix de vente par kilogramme manquant.

Au-delà de 2 kg. jusqu'à 3 kg., il est alloué à parité de 1 1/2 % du prix de vente par kilogramme manquant.

Les fractions de kilogramme sont décomptées proportionnellement.

Exemples.

3/10	de kgr.	donnent droit à	0,30 %	sur le prix de la facture.
6/10	»	»	0,60 »	»
9/10	»	»	0,90 »	»
1	kg.	donne droit à	1,— »	»
1 2/10	»	donnent droit à	1,20 »	»
1 5/10	»	»	1,50 »	»
1 8/10	»	»	1,80 »	»
2	»	»	2,— »	»
2 1/10	»	»	2,15 »	»
2 2/10	»	»	2,30 »	»
2 3/10	»	»	2,45 »	»
2 4/10	»	»	2,60 »	»
2 5/10	»	»	2,75 »	»
2 6/10	»	»	2,90 »	»
2 7/10	»	»	3,05 »	»
2 8/10	»	»	3,20 »	»
2 9/10	»	»	3,35 »	»
3	»	»	3,50 »	»

Il est également tenu compte des diminutifs des dixièmes de kilogramme.

La bonification pour un manquant de poids dépassant 3 kg. est taxée par arbitrage.

Si la constatation accuse un manquant de poids, le vendeur

(1) Pareilles différences s'observent également pour les autres méthodes de constatation de poids naturel. Il est à remarquer, à ce sujet, que le rapport varie non seulement suivant la balance employée, mais de plus, pour une même balance, d'après le poids et la nature de la marchandise, les grains se tassant de façon plus ou moins compacte suivant leur forme.

bonifie ce manquant à l'acheteur ; mais si la constatation accuse un poids supérieur à celui prévu au contrat, aucune bonification n'est due par l'acheteur et la plus-value lui reste acquise.

§ 4. — *Ventes sur analyse.*

1. Notions générales. — La valeur de la marchandise étant, la plupart du temps, en raison directe de sa pureté, vendeur et acheteur conviennent, lors de la conclusion de l'affaire, d'une quantité maximum de corps étrangers pouvant être contenus dans la marchandise. Pour les contrats d'Anvers, cette proportion, dite « 3, 5, 10 % » etc., est de 3, 5, 10 kilogrammes par 100 kg.

De l'ensemble des échantillons déposés par les intéressés, le greffier de la Chambre arbitrale prend soigneusement une moyenne qu'il fait analyser avec une pincette et à la loupe par un personnel spécial s'occupant exclusivement de ce travail.

2. Corps étrangers. — Les corps étrangers dont il est question peuvent être subdivisés en deux classes comprenant, l'une, les grains considérés comme ayant une valeur marchande, quoique inférieure à la valeur de la qualité traitée, et l'autre, les corps étrangers considérés comme n'ayant aucune valeur marchande. Ces derniers sont appelés « corps nuls ».

Dans la première catégorie, il faut ranger, par exemple, le seigle, lorsqu'il s'agit de froment ; dans la seconde catégorie, il faut ranger les orges, graines oléagineuses, vesces, boules noires, paillettes, pierres, poussières, etc.

3. Qualités traitées sur analyse. — Les principales qualités de grains vendus sur analyse sont les froments du Danube, de la Bulgarie et des Indes, ainsi que les orges Mer Noire et les avoines Plata. Certaines années, l'on traite également les froments russes sur analyse.

L'analyse des froments des Indes et des avoines de La Plata se fait dans des conditions spéciales.

4. **Bonification pour la teneur en corps étrangers.** — Elle s'établit éventuellement sur la quantité totale délivrée, en tenant compte des fractions. Pour les froments avariés et les ramassis, l'on fixe des bonifications spéciales qui comprennent toute la moins-value, notamment celle provenant du défaut de qualité et de l'excès de corps étrangers.

Au point de vue de la teneur en corps étrangers, nous pouvons classer les grains en plusieurs catégories distinctes :

I. Dans la première, nous rangeons les grains se traitant à des conditions d'analyse spéciales, non prévues par les contrats de la Chambre arbitrale. Ce sont, par exemple, les froments des Indes, question que nous traiterons dans la 3e partie : « Les marchés étrangers ». Nous examinerons dans la même partie les conditions essentielles des contrats allemands-néerlandais.

II. Dans la seconde, nous comprenons les *froments Danube et Bulgarie*, dont la teneur en corps étrangers, d'une nature déterminée, n'aurait pas été spécialement stipulée. Dans ce cas, le froment peut contenir tel pourcentage de corps étrangers prévu, sans qu'il y ait lieu à bonification, pour autant que ces corps étrangers soient composés d'au moins 2/3 de seigle et 1/3 de corps étrangers quelconques autres que seigle.

A. — Supposons que le pourcentage en *seigle*, déterminé par l'analyse, soit plus considérable que le pourcentage admis par contrat. Comme le seigle a une valeur marchande non négligeable, il n'est que rationnel que l'acheteur paie tout au moins une partie de la valeur de ce seigle. Mais comme d'autre part la présence du seigle dans le froment déprécie la valeur de ce dernier, le vendeur se condamne à l'avance à payer une indemnité « à forfait ». Cette indemnité est la suivante :

Pour chaque 1 % de seigle supérieur au pourcentage prévu, le vendeur paie à l'acheteur 1/2 % du prix de vente.

Par contre, si la livraison contient un pourcentage de seigle inférieur au pourcentage admis, le froment acquerra une plus grande valeur ; il sera tenu compte, dans la même proportion, de la plus-value ainsi acquise, pour *affranchir* le vendeur de

l'indemnité éventuellement *due* pour excès de corps nuls, c'est-à-dire de *corps étrangers autres que seigle*.

Si, dans ce cas, il n'y a pas excès de corps étrangers autres que seigle, la plus-value résultant de l'absence relative de seigle reste acquise à l'acheteur, sans aucune bonification de sa part.

B. — Au cas où le pourcentage en corps étrangers, autres que seigle, déterminé par l'analyse, est supérieur au pourcentage prévu au contrat, le vendeur bonifie à l'acheteur 1 % du prix de vente pour chaque 1 % de corps étrangers autres que seigle, en excès sur le pourcentage prévu.

Ces corps étrangers, autres que seigle, sont appelés « corps nuls ».

S'il y a plus de corps nuls, mais moins de seigle que le pourcentage autorisé, la bonification qui eût été due par le vendeur sera diminuée de la plus-value que le froment aura acquise à la suite de cette absence relative de seigle.

S'il y a moins de corps nuls mais plus de seigle que le pourcentage admis, la bonification due pour excès de seigle sera, dans la même proportion, diminuée de la plus-value acquise par le froment par suite de cette absence relative de corps nuls.

Ici encore, si le froment livré est plus pur que celui prévu au contrat, la plus-value qui en résulte reste définitivement acquise à l'acheteur sans qu'il doive la bonifier.

Méthode pour le calcul de la bonification pour froment Danube sur analyse. — 1° Calculer la moitié de la base seigle; 2° ajouter la base corps nuls, c'est-à-dire la base des corps étrangers autres que seigle; 3° soustraire la moitié du seigle dont l'analyse a révélé la présence; 4° soustraire les corps nuls dont l'analyse a révélé la présence. Si le résultat est positif, il représente une plus-value qui reste acquise à l'acheteur; si le résultat est négatif, il représente une moins-value à bonifier par le vendeur. (Observer dans le calcul les signes positifs et négatifs, (+ et —). Nous pouvons exprimer cette règle par la formule suivante : soit S la quantité de seigle admise comme base, N la quantité de corps nuls admise comme base, s la

quantité de seigle constatée par l'analyse, n la quantité de corps nuls constatée par l'analyse. Nous aurons donc :

$$x = \frac{S}{2} + N - \frac{s}{2} - n \text{ ou } x = \frac{S - s}{2} + N - n.$$

Exemples.

		N° I	N° II	N° III	N° IV	N° V
Bases	Seigle	3 %	7 %	6 %	4 %	4 %
	Corps nuls	1 »	3 »	4 »	1 »	1 »
		4 »	10 »	10 »	5 »	5 »
Analyse	Froment	96 %	89 %	87 %	97 %	96,60 %
	Seigle	2 »	6 »	8 »	2 »	2,16 »
	Corps nuls	2 »	5 »	5 »	1 »	1,24 »
		100 »	100 »	100 »	100 »	100,00 »
Calcul	1° Calculer la moitié de la base seigle	1,5 %	3,5 %	3 %	2 %	2 %
	2° ajouter la base corps nuls	+1 »	+3 »	+4 »	+1 »	+1 »
		+2,5 »	+6,5 »	+7 »	+3 »	+3 »
	3° soustraire la moitié du seigle déterminé par l'analyse	—1 »	—3 »	—4 »	—1 »	—1,08 »
		+1,5 »	+3,5 »	+3 »	+2 »	+1,92 »
	4° soustraire les corps nuls déterminés par l'analyse	—2 »	—5 »	—5 »	—1 »	—1,24 »
		—0,5 »	—1,5 »	—2 »	+1 »	+0,68 »
		Résultats négatifs à bonifier par le vendeur.			Résultats positifs restant acquis à l'acheteur.	

Pourcentage de bonifications pour froments Danube et Bulgarie. — Nous donnons ci-dessous une vingtaine de cas mentionnant les pourcentages pouvant être prévus au contrat, avec les bonifications dues pour excès de corps étrangers.

Pourcent. prévu en contrat	donne droit à un pourcentage en corps étr. de						constaté à la livraison						bonification due sur le prix d. contrat	
1 %		1/3 %	seigle		1/3 %	c.n.	1	%	seigle	1	%	c.n.	5/6	%
1 »		2/3	»	»	1/3	»	1/4	»	»	2	»	»	1	11/24 »
2 »	1	1/3	»	»	2/3	»	0	»	»	3	»	»	1	2/3 »
2 »	1	1/3	»	»	2/3	»	3	»	»	0	»	»		1/6 »
3 »	2		»	»	1	»	1	»	»	4	»	»	2	1/2 »
3 »	2		»	»	1	»	3	»	»	1/2	»	»	0	»
4 »	2	2/3	»	»	1	1/3	4	»	»	4	»	»	3	1/3 »
4 »	2	2/3	»	»	1	1/3	2	»	»	4	»	»	2	1/3 »
5 »	3	1/3	»	»	1	2/3	2	»	»	1	»	»	0	»
5 »	3	1/3	»	»	1	2/3	4	1/2	»	1	»	»	0	»
6 »	4		»	»	2	»	7	»	»	3	»	»	2	1/2 »
6 »	4		»	»	2	»	3	»	»	4	»	»	1	1/2 »
7 »	4	2/3	»	»	2	1/3	4	»	»	4	»	»	1	1/3 »
7 »	4	2/3	»	»	2	1/3	6	»	»	1	»	»	0	»
8 »	5	1/3	»	»	2	2/3	10	»	»	5	»	»	4	2/3 »
8 »	5	1/3	»	»	2	2/3	4	»	»	7	»	»	3	2/3 »
9 »	6		»	»	3	»	2	»	»	6	»	»	1	»
9 »	6		»	»	3	»	5	»	»	4	»	»		1/2 »
10 »	6	2/3	»	»	3	1/3	7	»	»	7	»	»	3	5/6 »
10 »	6	2/3	»	»	3	1/3	9	»	»	2	»	»	0	»

III. Dans la troisième catégorie, nous pouvons ranger tous les grains autres que les froments Danube et Bulgarie, ainsi que les orges, avoines et seigles, pour lesquels aucune teneur en corps étrangers n'a été prévue à la conclusion du contrat.

Toute moins-value éventuelle sera bonifiée par le vendeur à raison de 1 % du prix de vente pour chaque 1 % de corps étrangers, *quelle que soit leur nature,* au-delà de la base prévue.

Il est à remarquer que le seigle contenu dans le froment russe est considéré comme « corps nul », puisque ce froment n'entre ni dans la première, ni dans la seconde catégorie; ceci à moins que le contrat ne stipule expressément à quelle bonification un excès de seigle donnera lieu.

IV. Une quatrième catégorie comprend *l'avoine.* Le froment et le seigle qui pourraient se trouver dans la marchandise livrée ne sont pas considérés comme corps étrangers et doivent être acceptés par l'acheteur sans bonification. Tous les autres corps étrangers sont considérés comme corps nuls et la bonification due de ce chef est à calculer à raison de 1 % du prix de vente, pour chaque 1 % de corps nuls.

V. La cinquième catégorie comprend *le seigle*, dans lequel le froment n'est pas à considérer comme corps étranger donnant lieu à bonification. Tous les autres corps sont considérés comme « nuls » et à bonifier sur la base de 1 % du prix de vente pour 1 % de corps nuls.

VI. *Avoines Plata.* — Depuis quelque temps, les avoines Plata se traitent sur analyse, mais cette analyse ne se réfère point à une teneur en corps étrangers, mais à une teneur en avoine de couleur autre que celle formant l'objet du contrat.

Il n'existe pas de base proprement dite pour le calcul de la bonification due en cas d'excédent d'avoines noires. Les arbitres apprécieront, le cas échéant, si l'acheteur a réellement subi un dommage à la suite de cet excédent et établiront la bonification non suivant une règle mathématique, mais suivant la moins-value que la marchandise aura éprouvée.

VII. *Orges.* — Les affaires en orge sur analyse se traitent rarement sur contrat d'Anvers. Presque toutes les affaires conclues ici en cet article, sur contrat de la Chambre arbitrale, se font soit « qualité f. a. q. » et sur poids naturel, soit sur simple échantillon, soit uniquement sur poids naturel, avec désignation de la provenance.

Plus souvent, les affaires d'importation en orge sur analyse se concluent sur la base du contrat allemand-néerlandais (Deutsch-Niederländischer Vertrag N° Ia 1913) sur la base de 3 % de corps étrangers.

Dans les contrats 1914, N^{os} 14, 16, 17, 18, 19, 20 et 21 de la Chambre arbitrale, il a été introduit pour l'orge Mer Noire, Azoff, Danube 3 %, une règle de bonification concordant avec le contrat allemand-néerlandais précité. Les orges d'autres provenances, ou vendues sur d'autres bases, sont régies par les conditions où tout ce qui n'est pas orge est considéré comme corps étrangers.

La particularité qui distingue la condition allemande, c'est qu'outre les 3 % de corps étrangers formant l'essence de cette condition, la marchandise peut contenir 3 autres pour cent de

corps étrangers, pourvu que ces derniers se composent de froment, seigle, et un maximum de 1 1/4 % d'avoine.

Les corps étrangers renfermés dans la marchandise livrée sont pris en considération successivement dans l'ordre suivant : d'abord les corps nuls (c'est-à-dire tout ce qui n'est ni orge, ni froment, ni seigle, ni avoine), ensuite l'avoine; finalement, le froment et/ou le seigle.

L'excès de corps étrangers est à bonifier sur les bases suivantes (en tenant compte des fractions) :

1 % du prix de vente pour chaque 1 % d'excès de corps étrangers, pour les trois premiers pour cent; 2 % du prix de vente pour chaque 1 % d'excès de corps étrangers, mais seulement pour les 4e, 5e et 6e %.

La bonification est à déterminer par arbitrage pour tout excès supérieur.

5. Demande d'analyse. — Vendeur et acheteur ou leurs mandataires, ayant dûment fait cacheter un échantillon de la partie délivrée, adressent à la Chambre arbitrale une demande d'analyse. Cette demande est signée tant par le vendeur que par l'acheteur ou leurs représentants. Elle doit être faite dans les mêmes délais que ceux prévus pour une réclamation relative à la qualité.

Modèle d'une demande d'analyse.

Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers. Certificat N° 1926.

DEMANDE D'ANALYSE.

Monsieur le Greffier,

Ci-joint *deux* échantillons de : *1.000* sacs, soit environ *100* tonnes *Froment de Roumanie* ex st. *Cap Spartel.*

Marque : *The Antwerp Grain Work C°.*

Cacheté : *id.*

Arrivé de : *Sulina.*

Ces échantillons ont été prélevés par les mesureurs jurés dits : *précités.*

Veuillez faire l'analyse de ces *blés* pour notre compte, sur la base de 3 %, soit 2 % de *seigle* et 1 % de *corps nuls.*

Anvers, le.....19...

(s.) Les acheteurs. (s.) Les Vendeurs.

N. B. — L'encaissement des frais se fera chez M.

6. Frais. — Les frais d'analyses, faites par les soins du greffier de la Chambre arbitrale, incombent par moitié aux intéressés. Ils se calculent à raison de 6 centimes par tonne pour les grains et graines oléagineuses, la taxe minimum étant de fr. 6 par analyse.

§ 5. — *Ventes « f.a.q. » (fair average quality).*

Qualité bonne moyenne des expéditions à l'époque et au lieu d'embarquement.

1. **Définition et origine.** — Par suite de l'impossibilité de vendre toujours sur échantillon, et notamment lorsqu'il s'agit d'affaires relatives à des grains dont la récolte n'est pas encore prête ou d'affaires dont l'exécution n'a lieu que plusieurs mois après la date de la vente, l'habitude de vendre « qualité bonne moyenne » s'est rapidement répandue. On peut dire que toutes les provenances peuvent se traiter ainsi, si ce n'est les grains de l'Amérique du Nord, vendus sur certificat final et ceux de La Plata traités « about as per standard » (à peu près semblable à l'étalon).

2. **Confection de l'échantillon moyen.** — Contrairement à ce que semble impliquer le texte même de l'expression : « qualité bonne moyenne des *expéditions* à l'époque et au lieu d'*embarquement* », la qualité moyenne n'est nullement établie au *port d'embarquement*, mais exclusivement au *port de débarquement*, où l'on établit un échantillon « moyen », et notamment à Anvers et à Londres.

A Anvers, la Chambre arbitrale prie les importateurs de lui faire parvenir des échantillons moyens, pris des diverses parties qu'ils ont reçues et d'indiquer, outre la qualité et le mois d'embarquement, s'il s'agit d'une marchandise traitée f. a. q. ou sur échantillon.

Les arbitres désignés pour la confection du f. a. q., trient les échantillons qu'ils considèrent comme représentant une qualité bonne moyenne, les mélangent, les comparent éventuellement aux f.a.q. de Londres, et forment ainsi une moyenne

(en anglais : average), à laquelle doivent équivaloir toutes les parties de même nature délivrées à Anvers.

La Chambre arbitrale établit les f.a.q. pour des mois donnés et constate, au moment de l'arbitrage et suivant les connaissements, au f.a.q. de quel mois les parties respectives doivent être comparées.

En général, la qualité moyenne (le f.a.q.) est établie le deuxième jeudi du troisième mois qui suit le mois au cours duquel a eu lieu l'embarquement.

3. **Demande d'arbitrage.** — D'autre part, toute réclamation, quant à la qualité, doit être faite par écrit, avec envoi de compromis, dans les dix jours courants de la fin du déchargement et l'arbitrage doit être définitivement introduit à la Chambre arbitrale dans les 28 jours de la fin du déchargement.

Il est à remarquer que, dans ces conditions, pour toutes les ventes f.a.q., l'acheteur est obligé, en vue de la conservation de ses droits, de demander définitivement l'arbitrage, quoiqu'il ne puisse pas prévoir, lors de cette demande, si la livraison est ou non conforme à la qualité prévue par le contrat.

En effet, il ne pourra le savoir que deux ou trois mois après sa demande d'arbitrage, lorsque la qualité moyenne aura été établie.

§ 6. — *Ventes « about as per standard ».*

1. **Définition.** — Il existe, sous le nom de « about as per standard » (à peu près semblable à l'étalon), une série de conditions relatives à la qualité, qui ressemblent, en plusieurs points, à celles en usage pour les ventes f.a.q.

Le standard ou étalon est une moyenne des grains d'une même dénomination et d'une même provenance, expédiés pendant un mois donné et servant de point de comparaison à tous les grains de ces mêmes dénominations et provenances embarqués au cours du même mois.

2. **Formation des standards.** — Lors de l'arrivée des divers navires, des échantillons sont prélevés sur toutes les parties

de quelque importance rentrant dans la catégorie des qualités pour lesquelles il est d'usage d'établir des standards.

A Anvers, on n'établit de standards proprement dits que pour les froments provenant de la République Argentine. Ils sont formés, comme les f.a.q., généralement le deuxième jeudi du troisième mois qui suit le mois au cours duquel l'embarquement a été fait.

Il est formé un standard pour les principaux poids (78, 79, 80 kg. par hectolitre, etc.), des qualités les plus courantes de froments La Plata, par exemple, Bahia Blanca, Buenos-Ayres, Rosario, etc.

Si une affaire a été traitée sur un poids pour lequel un standard n'a pas été établi, les arbitres, à défaut de pareil standard à Londres, apprécient la qualité de la livraison en la comparant aux standards existants. Ils se demandent alors quelle eût été la moins-value éventuelle probable, si un standard de cette désignation avait été formé.

Une taxation sérieuse peut, dans ces conditions, être très malaisée.

3. **Différences entre les conditions « f. a. q. » et « about as per standard ».** — Les conditions de vente « f.a.q. » diffèrent des conditions de vente « about as per standard » à plusieurs points de vue :

1. *Echantillons.* — Dans les ventes f.a.q., les échantillons des livraisons sont remis à la Chambre arbitrale, à titre gracieux, par les réceptionnaires. Dans les ventes sur standard, cette obligation est prévue au contrat.

La Chambre arbitrale, s'inspirant de l'exemple donné par la *London Corn Trade Association,* oblige vendeur et acheteur, par l'article 13 paragraphe 3 du contrat N° 15, relatif aux affaires de La Plata, de prélever des échantillons moyens en vue de la confection des « standards ».

En effet, « si la vente est faite *about as per standard,* le vendeur et l'acheteur ou leurs représentants cachèteront contradictoirement, au moins une fois par jour, un échantillon

prélevé en commun sur ceux destinés à un arbitrage éventuel. Cet échantillon, renseignant le nom du navire, la quantité et la description de la marchandise qu'il représente, d'au moins deux litres pour une quantité de 500 tonnes ou moins, et de un demi-litre en plus pour chaque 100 tonnes au-delà de 500 tonnes, sera, à la fin du déchargement, remis à la Chambre arbitrale pour lui servir à la confection des standards ».

Si la qualité, vendue à Anvers avec la condition *about as per standard*, n'arrive pas en quantité assez notable pour justifier de la formation d'un standard par la Chambre arbitrale, celle-ci peut prendre comme base le standard de la *London Corn Trade Association*, établi d'ailleurs suivant les mêmes principes.

II. *Tolérance.* — Dans les ventes f.a.q., aucune différence de qualité n'est admise, en principe. Dans les ventes « about as per standard », on admet une tolérance d'environ 1 % du prix du contrat, tolérance admise également à Londres.

III. *Délai d'introduction de l'arbitrage.* — Dans les ventes f.a.q., (outre l'obligation de la *demande* d'arbitrage éventuelle, avec envoi de compromis), l'arbitrage doit être *introduit* à la Chambre arbitrale, c'est-à-dire que les intéressés doivent remettre à la Chambre arbitrale les compromis introductifs (pour la mise au rôle), dans les 28 jours de la fin du *déchargement* de la partie; dans les ventes « about as per standard », cet arbitrage doit être *introduit* dans les 28 jours à compter de celui où il a été *publié que le standard en question a été fait* ou ne sera pas fait.

IV. *Commission chargée de la composition.* — Dans les ventes f.a.q., la qualité moyenne est établie exclusivement par l'arbitre ou les arbitres désignés par la Chambre arbitrale.

Pour un grand nombre de grains vendus f.a.q., on n'établit pas *d'échantillon f.a.q.* à la Chambre arbitrale. Aussi, dans ce cas, les arbitres basent-ils leur appréciation sur l'ensemble des échantillons de pareille dénomination qu'ils trouvent à la Chambre arbitrale ou chez eux, ou simplement qu'ils se rap-

pellent avoir vus. Il arrive qu'on demande des échantillons f.a.q de Londres, Liverpool, Gênes, etc. Même si la Chambre arbitrale a établi un échantillon f.a.q., pour une qualité déterminée, les arbitres ne sont pas absolument tenus de baser leur jugement sur ce f.a.q.

Il n'en est pas de même pour les ventes sur standard.

Les standards de La Plata sont formés à la Chambre arbitrale par une commission spéciale et les arbitres doivent baser leur appréciation sur les standards ainsi faits.

Cette commission examine les échantillons moyens sondés, cachetés contradictoirement et remis par les exportateurs et importateurs en vue de la confection des standards.

Les échantillons représentant des livraisons exceptionnellement bonnes ou exceptionnellement mauvaises, pour des standards donnés, sont éliminés.

Dans la formation des standards de la Chambre arbitrale, il est souvent tenu compte des standards de la *London Corn Trade Association,* déposés à la Chambre arbitrale d'Anvers.

4. **Délai pour l'introduction de l'arbitrage en l'absence de standard.** — Nous avons vu que pour les froments Plata vendus avec condition *about as per standard,* le délai pour l'introduction de l'arbitrage est de 28 jours de la formation du standard ou de l'avis que le standard, pour cette qualité et cet embarquement, ne sera pas établi; mais, en pratique, on ne déclare guère qu'un standard ne sera pas établi.

A partir de quel jour le délai pour l'introduction d'un arbitrage court-il, lorsqu'il n'a pas été établi de standard pour la qualité traitée ? Suivant la jurisprudence, ce délai court à partir du jour où ont été établis les autres standards pour les parties embarquées au cours du même mois, c'est-à-dire du mois où a eu lieu l'embarquement de la qualité pour laquelle un standard n'a pas été établi.

Ainsi, supposons le standard Bahia Blanca, pour embarquement mai, formé le 19 août, le délai pour cette qualité court à partir de cette date. Pour le froment Lombardo, il n'est pas

établi de standard pour le mois de mai; néanmoins, le délai court également à partir du 19 août.

§ 7. — *Ventes sur certificat officiel.*

1. Définition et origine. — Les affaires en grains des Etats-Unis et du Canada, particulièrement sujets à l'échauffement, surtout au début de la campagne, pourraient causer aux exportateurs des préjudices considérables par suite des fortes bonifications que, suivant les conditions ordinaires, ils auraient à allouer aux importateurs pour livraison de marchandise ne répondant pas à la condition « à délivrer en état sain, loyal et marchand ».

Les Américains ont donc imaginé de vendre leurs grains avec la condition que ceux-ci seraient examinés avant l'expédition par un inspecteur officiel, qui délivrerait une attestation établissant que la qualité et le conditionnement ne laissent pas à désirer.

Chaque qualité de grain est subdivisée en six catégories; à chacune desquelles correspondent des conditions relatives à la qualité du grain, sa siccité, la façon dont il se présente, éventuellement son poids naturel, etc.

Les certificats portent les numéros d'ordre: 1, 2, 3, 4, 5 et « sample » (échantillon), suivant que le grain présenté à l'inspection répond aux conditions prévues pour la délivrance du certificat en question.

Les grains de la qualité N° 1, la meilleure dans chaque catégorie, s'exportent relativement peu, parce que leur prix de revient est, en général, trop élevé pour les étrangers. Par contre, les numéros 2 sont de loin les plus traités chez nous, par exemple le N° 2 Hardwinter et N° 2 Redwinter (froment dur et froment roux d'hiver). Les N^{os} 3, 4, 5 et « sample » se traitent ici plus rarement, et seulement pour quelques qualités.

2. Risques de l'acheteur. — Le certificat est final quant à la qualité, au poids naturel et à l'analyse. L'acheteur renonce ainsi à demander une bonification quelconque pour moins-

value éventuelle de qualité, poids naturel ou conditionnement, qui pourrait être constatée lors du débarquement.

Tandis que les risques de ces chefs, pour toutes les autres provenances, sont assumés par l'exportateur, c'est, pour les affaires de l'Amérique du Nord, l'importateur seul qui les court.

Cependant on traite aussi quelquefois, surtout les maïs exportés par les ports du Golfe du Mexique, aux conditions « American Rye terms », suivant lesquelles les avaries par fortune de mer sont à charge de l'acheteur.

3. **Intervention de l'Etat.** — Les grains sont expertisés par des agents fédéraux dénommés inspecteurs. Ils sont prélevés par sondages dans les wagons ou bateaux, avant leur mise en élévateurs. Les intéressés qui s'estimeraient lésés par une expertise ont le droit d'appel devant un comité d'appel jugeant en dernier ressort. Celui-ci délègue un ou plusieurs de ses membres pour examiner les grains dans le wagon ou dans le bateau ou bien fait prélever des échantillons de la manière qu'il juge utile. Les intéressés peuvent se faire entendre devant le comité d'appel.

Le délai d'appel est de quelques heures et pour ce motif les certificats sont pratiquement finals pour l'importateur européen.

Le plus tôt possible après la rentrée de la récolte, il est formé par l'inspection fédérale et les comités d'appel des échantillons moyens « standard » qui servent de base pour l'appréciation du grain par les inspecteurs et pour la délivrance des certificats. Nous renvoyons à cet égard le lecteur à la première partie de cet ouvrage, titre II, chapitre I.

4. **Modèle de certificat.** — Voici le texte d'un certificat d'inspection, tel qu'il est délivré par l'inspecteur en chef. Très laconique, il n'exprime que la quantité, le vapeur et le nom du froment inspecté.

BUREAU DE L'INSPECTEUR EN CHEF DES GRAINS

Duluth, le ..... *19...*

Par le présent, il est certifié que :

Il a été inspecté, sous la surveillance du Département d'Etat de l'Inspection des grains, en st..., *8.000 bushels Froment Durum N° 1*, chargé dans *les cales n^os 1 et 3*, pour compte de Messieurs X.

N. B. — Toute réclamation contre une inspection ou un pesage défectueux doit être faite à l'inspecteur en chef, avant le départ du navire ou du wagon porteur de la partie inspectée.

§ 8. — *Ventes « Rye terms »*.

1. Origine. — Comme il est logique que l'acheteur ne paie le prix convenu que pour autant que la marchandise livrée soit, au moment de la livraison, dans l'état prévu par le contrat, mais comme d'autre part il n'est guère pratique de laisser pour compte de l'exportateur étranger une marchandise mal conditionnée aussi pondéreuse que les grains et qui exige un enlèvement immédiat, il a fallu chercher une formule ménageant tous les intérêts en jeu. Il ne pouvait suffire, en effet, de ne tenir compte que du préjudice souffert par l'acheteur, il importait également de ne pas léser l'exportateur qui, dans la plupart des cas, ne pouvait être tenu responsable de la moins-value soufferte par la marchandise au cours de son voyage. La plupart des grains ayant une tendance à s'échauffer pendant leur transport, les intérêts de l'exportateur ont été sauvegardés par l'obligation de l'importateur de prendre réception, sans bonification, de toute marchandise légèrement échauffée, quoique de bonne qualité. Tous ces intérêts sont conciliés dans les conditions de ventes dites « Rye terms » (conditions du seigle), formule introduite en premier lieu dans les contrats de Londres relatifs aux seigles du Danube et qui, sauf convention contraire, s'applique actuellement à toutes les affaires d'importation, à l'exception de celles traitées « American Rye terms », « sound delivered » et « tale quale ».

Sauf convention contraire, elle s'applique à toutes les affaires en grains Mer Noire, Azoff, Danube et La Plata.

2. Portée de la formule. — D'après ces conditions, l'ache-

teur est obligé de prendre réception de toute marchandise endommagée par eau de mer ou autrement, mais le vendeur lui bonifie la moins-value éventuelle à déterminer par arbitrage.

Toutefois, si le grain a une légère chaleur sèche et que celle-ci n'en affecte pas la qualité, l'acheteur n'a droit à aucune bonification.

3. Recours contre les assureurs. — Le vendeur ayant dédommagé l'acheteur de toutes les pertes provenant d'avaries, exerce, à son tour, tous recours contre les assureurs.

L'acheteur, détenteur des documents et notamment de la police d'assurance, devra donc se mettre en règle vis-à-vis des assureurs pour que le recours puisse être exercé.

Lors du règlement de la facture finale, il fournira au vendeur les documents usuels exigés par les dispacheurs pour établir le règlement d'avarie. Il rendra au vendeur les polices et/ou lettres d'assurance qu'il aura reçues de lui, ainsi que celles faites ultérieurement en augmentation de la valeur c.i.f.

Si l'acheteur néglige ou refuse de produire les pièces indispensables au règlement d'avarie, il devra payer au vendeur la quote-part de l'avarie que celui-ci ne pourrait de ce chef récupérer.

Aussitôt le règlement de la dispache fait, le vendeur ayant été désintéressé et ayant reçu en outre la quote-part revenant à l'acheteur pour augmentation de la valeur c.i.f. assurée par celui-ci, sera tenu de rembourser immédiatement la quote-part que le règlement attribuerait aux polices et/ou lettres d'assurance faites par l'acheteur, en augmentation de la valeur c.i.f.

§ 9. — *Ventes « American Rye terms ».*

1. Conditions de vente. — D'après les conditions de ces ventes, en usage dans les contrats c.i.f. d'Anvers et de Londres relatifs aux grains de l'Amérique du Nord, le bon conditionnement des grains est garanti au débarquement. Toutefois aucune bonification n'est accordée pour une légère chaleur sèche n'affectant pas la qualité de la marchandise.

A l'exception du grain avarié par l'eau de mer, dont l'acheteur est obligé de prendre réception comme si la marchandise était saine, le grain endommagé délivré à l'arrivée à destination ne peut pas être refusé, mais doit être accepté par l'acheteur moyennant bonification pour moins-value de conditionnement, à calculer en un certain pour cent du prix du contrat et à déterminer par arbitrage.

2. Recours contre les assureurs. — Les dommages remboursés par les assureurs viennent en déduction de ceux qui auraient incombé au vendeur par suite de cet arbitrage. Le recours contre les assureurs pour avaries particulières est donc exercé par l'*acheteur*.

3. Différence entre « Rye terms » et « American Rye terms ». — La différence essentielle entre « Rye terms » et « American Rye terms » consiste en ce que, suivant les premières conditions, tout grain avarié doit être reçu moyennant bonification, quelle que soit la cause de l'avarie; dans le second cas, le vendeur n'intervient en aucune façon si l'avarie est causée par eau de mer.

L'acheteur tâche, *pour son propre compte*, de se faire rembourser par les assureurs la valeur des avaries subies par ses marchandises. Suivant les conditions « Rye terms », le vendeur assume seul toute la perte si les avaries ne peuvent être mises à charge des assureurs.

§ 10. — *Ventes « sound delivered ».*

Comme l'expression l'indique, la marchandise *délivrée* doit être en état *sain*.

A. — AFFAIRES « C.I.F. CONTINENT ».

Néanmoins, *dans les ventes « c.i.f. »* (contrats n^{os} 10, 11, 12, 14, 15 et 15A, c'est-à-dire les contrats Baltique, Danube, Amérique et La Plata), l'acheteur doit prendre réception de toutes marchandises avariées par eau de mer ou autrement, sans aucun droit à bonification pour moins-value, mais il a la faculté de ne les recevoir que pour *compte du vendeur*.

S'il est le dernier acheteur et s'il entend user de cette faculté, il doit en donner avis par écrit au vendeur ou à son représentant dans les deux jours ouvrables de la fin du déchargement.

S'il est acheteur subséquent, il doit transmettre cet avis à son acheteur respectif, par écrit, le jour même, s'il en reçoit communication de son vendeur avant midi et au plus tard à midi, le jour ouvrable suivant, s'il reçoit la communication l'après-midi.

L'acheteur qui use de cette faculté de ne recevoir les avaries, ramassis, balayures, marchandises échauffées, etc., que pour compte du vendeur, assume en même temps l'obligation de les soigner en bon père de famille, mais aux risques, frais et périls du vendeur. Celui-ci devra les reprendre contre remboursement de leur valeur au prix de vente et des frais déboursés pour eux.

Si l'acheteur ne les soigne pas dans les conditions prévues, il ne pourra cependant pas être obligé de les garder, mais les arbitres apprécieront le dommage résulté de sa négligence.

B. — AFFAIRES « SUR LIVRAISON » ET « A TERME ».

Pour les affaires « sur livraison » et « à terme » (contrats n^{os} 18 à 21), l'acheteur ne peut être obligé de recevoir ni la marchandise avariée par eau de mer, ni les ramassis, balayures ou marchandises échauffées; celles-ci restent entièrement à charge du vendeur.

C. — AFFAIRES « SUR BONNE ARRIVEE ».

Pour les affaires « sur bonne arrivée » (contrats n^{os} 16, 17, 24 et 24A), l'acheteur n'est non plus obligé de recevoir la marchandise avariée par eau de mer.

Il n'a pas le droit, sauf stipulation contraire, de supprimer la clause aux termes de laquelle il est obligé de prendre réception de la marchandise échauffée moyennant bonification.

Si la clause du « conditionnement » est maintenue dans le contrat, l'acheteur assume l'obligation de prendre réception de la marchandise mal conditionnée, mais il a droit à une bonification à fixer éventuellement par arbitrage. Il n'en prendra

toutefois pas réception au cas où la moins-value tomberait à charge des assureurs ou que ceux-ci exigeraient la vente publique.

L'acheteur ne peut donc, en aucun cas, être obligé de prendre réception *sans bonification,* d'une marchandise achetée « sound delivered » et livrée en mauvais conditionnement.

§ 11. — *Ventes « tale quale ».*

Lorsqu'une affaire en grains est conclue aux conditions « tale quale » (tel quel), l'acheteur doit prendre réception de toutes marchandises endommagées par eau de mer ou autrement, sans aucun droit à bonification.

La marchandise doit néanmoins avoir été embarquée en état sain.

Sauf stipulations contraires, les affaires « c.i.f. » relatives aux grains provenant des Etats-Unis d'Amérique, du Canada et de la Mer Baltique (contrats n^{os} 11 et 12), sont conclues à ces conditions.

En ce qui concerne les autres grains, les exportateurs stipulent plus particulièrement pareilles conditions lorsqu'ils ont des raisons de craindre que la marchandise, insuffisamment sèche, s'échauffe en cours de route.

Le recours éventuel à exercer contre les assureurs appartient, dans ces ventes, à l'acheteur exclusivement.

§ 12. — *Frais d'arbitrage pour la qualité et le conditionnement.*

Sur chaque arbitrage en première instance, la Chambre arbitrale perçoit un par mille sur la valeur au prix de vente de la marchandise arbitrée, sans que la somme à payer puisse être inférieure à cent francs. Les frais sont à débourser par le demandeur et à supporter par la partie succombante. Si aucune des parties n'est domiciliée à Anvers ou dans une commune limitrophe, le taux est de deux et demi par mille.

Sur chaque arbitrage d'appel, la redevance est triple de celle en première instance, avec un maximum de 1.000 francs.

CHAPITRE II. — ECHANTILLONNAGE.

1. Nécessité du cachetage d'échantillons. — La marchandise devant satisfaire, suivant les contrats, à certaines conditions de qualité : conditionnement, pureté et poids naturel, il faut, à l'arrivée de la marchandise, constater si, oui ou non, le grain livré remplit les conditions prévues.

En réalité, cette constatation n'a pas lieu au moment même de l'arrivée de la marchandise à bord du navire importateur, mais elle se fait par les vendeur et acheteur ou leurs représentants, à la Chambre arbitrale, sur des échantillons pris de la partie par les Corporations chargées de la manutention et par les surveillants représentant les chargeurs.

Les arbitres chargés de trancher les différends éventuels relatifs à la qualité ou au conditionnement basent leur conviction sur les échantillons que les intéressés leur ont soumis.

Pour que les échantillons ne soient point sujets à des manipulations qui pourraient en altérer la valeur, il est indispensable que les parties procèdent en commun au cachetage d'échantillons de la partie délivrée ; ceux-ci seuls servent de base d'appréciation aux arbitres.

2. Echantillonnage. — L'échantillonnage, auquel vendeur et acheteur sont obligés de se faire représenter, se fait en commun entre eux ou leurs représentants, sur la marchandise saine seule. Des échantillons ainsi pris, ils forment, à la fin de la délivraison, un échantillon moyen, logé en sacs en toile et cacheté par eux. On procède de même pour la marchandise échauffée ou avariée.

En pratique, l'échantillonnage se fait au fur et à mesure que la marchandise arrive sur le pont du navire, de demi-heure en demi-heure, suivant arrangement fait entre les représentants des vendeur et acheteur ; s'il y a empêchement, la prise d'échantillons peut se faire dans le bateau réceptionnaire, par exemple dans le cas de déchargement par élévateur, ou si le

transbordement s'est fait à l'insu de l'acheteur, à un moment autre que celui annoncé par le vendeur.

3. **Echantillon moyen.** — Supposons un contrat de 1.000 tonnes de même qualité embarquées par un seul navire : vendeur et acheteur cachèteront une série moyenne de toute la partie, en prenant un échantillon par 100 tonnes, c'est-à-dire qu'on cachètera vingt échantillons pour une partie de 1.000 tonnes, puisqu'il y a une série pour le vendeur et une pour l'acheteur.

Si l'acheteur des 1.000 tonnes veut arbitrer ou faire constater le poids naturel ou faire procéder à l'analyse par la Chambre arbitrale, cet arbitrage, cette constatation de poids et cette analyse se feront sur la moyenne des échantillons. On ne cachète donc pas par cale, mais par contrat. Il est de jurisprudence que c'est l'ensemble de la marchandise qui doit satisfaire aux conditions de qualité. Si une cale de 300 tonnes, par exemple, est inférieure à une autre, cette seconde pourra être supérieure à l'échantillon de vente ou au standard, et ce n'est qu'en mélangeant les bons et mauvais échantillons qu'on obtient la moyenne de la livraison.

4. **Dépôt de l'échantillon cacheté.** — Si l'une des parties croit devoir recourir à l'arbitrage, elle demandera à l'autre, par écrit, que l'échantillon moyen soit déposé à la Chambre arbitrale, ce qui devra se faire après la fin du déchargement de chaque lot, et ce le jour même si le déchargement a été terminé avant midi, et avant midi du jour ouvrable suivant s'il a été terminé l'après-midi.

5. **Refus de cachetage.** — Dans le cas où l'une des parties refuse de procéder ainsi à l'échantillonnage à Anvers, le président de la Chambre arbitrale ou son délégué, et s'il s'agit d'autres destinations, le président d'une institution analogue, sinon du tribunal de commerce du lieu, peut à la requête de chacune des parties, désigner une personne chargée de représenter à cette opération la partie qui s'y refuse.

La partie qui fait usage de cette faculté doit immédiatement en aviser la partie adverse. Elle avance les frais et honoraires qui en résultent, mais les arbitres peuvent décider qu'ils seront remboursés par la partie en défaut.

CHAPITRE III. — QUANTITE.

§ 1. — *Latitude.*

1. **Justification de la latitude.** — Si, en principe, toute quantité vendue doit être livrée, en pratique on permet au vendeur de livrer à son choix soit un peu plus, soit un peu moins que la quantité prévue au contrat.

Cette faculté se justifie par la difficulté que pourrait souvent éprouver le vendeur à livrer très exactement la quantité stipulée, difficulté résultant soit des stipulations d'affrètement, aux termes desquelles le chargeur engageant un fret moyennant un « lump sum » ou fret à forfait pour tout le navire ou une partie, ne peut prévoir qu'approximativement la quantité qu'il saura charger, soit de la perte de poids que sa marchandise subira au cours du voyage, perte résultant souvent de conditions tout à fait indépendantes de sa volonté, ou dépendant de la nature de la marchandise, de son conditionnement, de la température qu'elle aura à supporter en cours de route, d'un pesage défectueux, etc.

2. **Abus possibles de la latitude.** — Mais s'il est juste d'accorder une certaine tolérance au vendeur, il n'en faut pas moins stipuler rigoureusement jusqu'où va cette latitude et prévoir les pénalités ou bonifications auxquelles s'expose le chargeur en outrepassant son droit.

En effet, l'exportateur peut avoir un intérêt considérable à dépasser les limites que lui tracent les contrats.

Si au moment où la marchandise doit être chargée, celle-ci vaut plus que le prix du contrat, le vendeur livrera de préférence le moins possible, car s'il doit encore se couvrir, il évite la perte sur toute quantité qu'il livre en moins, et s'il est déjà couvert, il revendra ailleurs, au prix du jour, la quantité représentant la latitude.

Par contre, si au moment où la marchandise doit être chargée, celle-ci vaut moins que le prix du contrat, le vendeur

livrera le plus possible et bénéficiera, sur la quantité qu'il livre en plus, de la différence entre le prix auquel il se procure cet excédent et le prix auquel il peut le facturer.

3. **Latitude.** — La latitude générale est de 5 %, c'est-à-dire que la quantité livrée peut être de 5 % supérieure ou inférieure à la quantité traitée, sans que l'acheteur puisse *refuser une application*. Toutefois, une remarque s'impose, à savoir que le vendeur n'a le droit de livrer sans indemnité que 2 % de plus ou de moins que la quantité prévue en contrat.

Les ventes pouvant être exécutées par un ou plusieurs navires, trois cas différents peuvent se présenter pour l'établissement du manquant ou de l'excédent, selon qu'il s'agit d'une exécution *partielle à valoir*, d'une exécution *partielle pour solde*, ou d'une exécution *totale* par un seul navire.

Supposons une vente de 1.000 tonnes.

Pour une exécution *partielle à valoir* de 700 tonnes, le manquant ou l'excédent sera compris sur 700 tonnes, c'est-à-dire sur la quantité facturée ou renseignée.

Après cette exécution *partielle à valoir* de 700 tonnes, il restera à faire une exécution *partielle pour solde* de 300 tonnes (± 5 %), c'est-à-dire de 285 tonnes au minimum et de 315 tonnes au maximum, dont le manquant ou l'excédent sera compris sur 300 tonnes, c'est-à-dire la quantité qu'il aurait fallu charger pour parfaire la quantité nominale vendue de 1.000 tonnes.

Si l'exécution est *totale* par un seul navire, elle sera de 950 tonnes au minimum et de 1.050 tonnes au maximum, dont le manquant ou l'excédent sera compris sur 1.000 tonnes, c'est-à dire la quantité qu'il aurait fallu charger pour parfaire la quantité nominale vendue de 1.000 tonnes.

4. **Sanction en cas d'excédent ou de manquant.** — Tout excédent ou manquant, dépassant cette latitude, doit être bonifié sur les bases suivantes :

I. *Dispositions communes à tous les contrats.* — 1° Lorsqu'il faut déterminer la valeur de la marchandise, pour servir de

base à la fixation de la bonification due pour manquant ou excédent sur la quantité vendue, cette valeur est déterminée à l'amiable entre vendeur et acheteur;

2° A défaut d'entente sur cette valeur, elle est établie par un arbitrage, dont les parties supportent les frais en commun;

3° En cas de manquant ou d'excédent supérieur à 5 % de la quantité vendue, les arbitres peuvent, s'ils le jugent anormal, allouer une bonification en dehors de celle due pour manquant ou excédent inférieur à 5 %.

II. *Dispositions communes à tous les contrats, sauf au contrat à terme.* — 1) Base pour la détermination de la bonification :

1° En cas de manquant ou d'excédent inférieur à 2 % de la quantité vendue, l'acheteur n'a droit à aucune bonification;

2° Si le poids constaté au débarquement comporte un manquant ou un excédent de plus de 2 % de la quantité traitée, l'acheteur peut, pour la quantité en-deça ou au-delà de 2 %, exiger du vendeur la différence entre le prix de vente et la valeur de la marchandise au dernier jour du déchargement, lorsqu'il s'agit d'affaires c.i.f., et la valeur au dernier jour de la délivraison, lorsqu'il s'agit d'affaires « transbordé », « sur wagon » ou « avec réexpédition c.i.f. ».

Pour les affaires de La Plata, la bonification pour différence éventuelle de prix est réciproque; elle peut être réclamée par le vendeur aussi bien que par l'acheteur; elle est fixée à l'amiable ou par arbitres, non sur la valeur au dernier jour du débarquement, mais sur celle à l'arrivée du navire.

2) Latitude lors d'une exécution par un ou plusieurs vapeurs :

Le vendeur a la faculté de fournir 2 % de plus ou de moins que la quantité stipulée dans le contrat, non seulement dans le cas où un seul vapeur exécute le contrat, mais aussi lorsqu'il y a une ou plusieurs applications ou factures.

Supposons un contrat de 1.000 tonnes :

Un premier vapeur exécute, suivant connaissement, 700 t.
Il reste donc à fournir 300 tonnes.

a) En ce qui concerne les . . . . . 700 tonnes
Si on ne délivre que . . . . . 680 »
Il y a un manquant de . . . . . 20 »

On règlera au prix de la facture 700 × 2 % = 14 tonnes.
On règlera au prix du dernier jour du débarquement (ou de l'arrivée, pour La Plata) . . 6 »

S'il y a un manquant ou un excédent au-delà de 5 % (ou 35 tonnes), il pourra y avoir lieu à bonification supplémentaire.

b) En ce qui concerne les 300 tonnes, il faut que la quantité soit au minimum de 300—5 % = 285 tonnes, ou au maximum de 300 + 5 % = 315 tonnes.

Si on délivre . . . . . 315 tonnes
On règlera au prix du contrat (outre les 300 t.) . 6 »
On règlera au prix du jour 300 × 3 % . . . . 9 »

Les mêmes principes sont appliqués si la quantité livrée n'atteint que 285 tonnes. En cas de livraison inférieure à 285 tonnes, ou supérieure à 315 tonnes, les arbitres peuvent décider qu'il y a lieu de payer une bonification supplémentaire.

III. *Contrats à terme.* — La quantité à livrer sur chaque terme doit être livrée en une seule fois. A la délivraison, l'acheteur ne doit donc recevoir, pour chaque terme de livraison, au maximum, que la quantité achetée sur ce terme.

En cas de baisse, il refusera donc de prendre réception de tout excédent.

D'autre part, l'acheteur peut exiger le remboursement de la différence entre le prix de vente et la valeur de la marchandise au dernier jour de sa délivraison pour tout manquant sur la quantité vendue.

§ 2. — *Minimum.*

1. **Considérations générales.** — Les acheteurs ayant souvent été lésés par les applications insignifiantes qui les obligaient à affréter des allèges à des prix désastreux ou à laisser séjourner leur marchandise sur quai ou en magasin jusqu'à ce qu'une seconde ou troisième partie vînt combler leur bateau, on a prévenu cet inconvénient dans une certaine mesure en stipulant un minimum à appliquer par navire.

2. **Contrats Baltique et Danube.** — Les contrats Baltique et Danube c.i.f., ainsi que les contrats sur bonne arrivée, transbordé, sur wagon et avec réexpédition c.i.f., prévoient que le vendeur ne pourra pas embarquer moins de 50.000 kilogrammes (moins 5 %) par vapeur, sauf si l'affaire traitée est de moins de 50.000 kilogr., et dans ce cas, l'exécution doit se faire par un seul vapeur.

Si, en dépit de la clause prévue au contrat, la quantité livrée est inférieure à 50.000 kilogr., le vendeur doit bonifier fr. 1/8 par 100 kg. pour toute quantité appliquée n'atteignant pas le minimum indiqué.

3. **Contrats Amérique du Nord et du Sud.** — Cette clause ne s'applique pas aux contrats des Etats-Unis et du Canada, parce que les exportateurs de ces pays ne font jamais ces expéditions insignifiantes ; par contre, les exportateurs de La Plata abusent parfois de la latitude qui leur est laissée de charger en autant de navires qu'il leur plaît.

4. **Contrats sur livraison.** — Les contrats sur livraison n^{os} 20 et 21, transbordé, sur wagon et avec réexpédition c.i.f. autorisent le vendeur à livrer à son choix en une ou plusieurs fois, mais par minimum de quantité à convenir.

5. **Contrats à terme.** — Les contrats à terme n^{os} 18 et 19 obligent le vendeur à délivrer en une seule fois toute la quantité vendue sur un terme.

§ 3. — *Doublures ou Facultés.*

1. Définition. — Il arrive parfois que vendeur et acheteur conviennent de ce que le premier pourra livrer ou que le second pourra exiger, au moment de l'exécution de la convention, la quantité double ou triple de celle prévue primitivement au contrat, aux mêmes prix et conditions que celui-ci. Ces affaires se désignent d'ordinaire sous leur vocable allemand de « Nochgeschäft » (litt. « affaire encore », c'est-à-dire une fois, deux fois, la quantité au-delà de celle prévue). Cette opération porte aussi le nom de « Doublure » quand l'option porte sur la quantité double, et « Faculté » quand l'option porte sur la quantité triple, quadruple, etc. Le vendeur ou, le cas échéant, l'acheteur, doit « *déclarer* » au plus tard le *premier jour* du terme d'embarquement ou de livraison, s'il veut faire usage de la faculté prévue. Au demeurant, le contrat n'est guère modifié dans ses autres clauses.

2. Provenances. — Ces affaires se pratiquaient un peu avant la guerre mais seulement par quelques firmes ; on traitait d'ordinaire seulement pour le maïs Plata, les orges Danube et les avoines, mais rien n'empêche évidemment qu'elles se pratiquent également pour les autres provenances et pour les autres céréales. Cet usage est connu plus particulièrement à Hambourg et en Alsace.

3. Risques. — Si c'est le vendeur qui se réserve la faculté de livrer le double de la quantité prévue, l'acheteur court un risque qu'il couvrira dans une certaine mesure en payant, pour pareil contrat, un prix inférieur au prix du jour de la marchandise, si elle était traitée aux conditions usuelles ; mais, d'autre part, si c'est l'acheteur qui se réserve la faculté d'exiger une quantité double ou triple, le vendeur demandera à son tour, en guise de compensation, un prix supérieur au prix du jour de cette marchandise.

CHAPITRE IV. — PRIX.

1. **Unités de vente.** — Le prix s'entend, en général, par 100 kilogrammes nets.

Le poids est toujours net dans les affaires « transbordé », « sur wagon » ou « avec réexpédition c.i.f. », bien entendu sauf stipulation contraire, car certains acheteurs désirent recevoir la marchandise en sacs d'origine.

Lorsque la marchandise est vendue c.i.f. Anvers et qu'elle est logée en sacs, le poids s'entend par 100 kilogrammes presque toujours bruts pour nets, excepté pour les grains des Indes, où l'on traite poids net, sacs à don.

Les sacs valant d'ordinaire plus que leur poids en marchandise, les offres, par exemple, de La Plata, sont souvent faites à un tel prix, marchandise en sacs, avec stipulation que, pour la quantité éventuellement embarquée en vrac, les marchandises seront facturées à tel autre prix.

Le prix peut également être stipulé en :

Florins par 2.400 kg. pour les froments;
2.100 » pour les seigles et maïs (d'ordinaire 2.000 kg. pour les maïs) ;
2.000 » pour les orges et maïs;
1.950 ou 2.000 kg. pour les orges.

Marcs par 1.000 kg.

Schellings par 500, 496, 492, 480 lbs pour les froments, suivant la provenance;

492, 480 lbs pour les maïs, suivant la provenance;

440 lbs pour les seigles;

400 lbs pour les orges;

336, 320, 204 lbs pour les avoines, suivant la provenance;

448, 424,416 et 410 lbs pour les graines, suivant la provenance.

Cette diversité tend cependant à disparaître, car on traite d'ordinaire aujourd'hui en Hollande par 100 et quelquefois par 1.000 kg. et en Angleterre par 480 livres.

2. **En entrepôt.** — La mention « en entrepôt » signifiant que

les droits d'entrée sont à charge de l'acheteur, n'a de raison d'être que pour autant qu'il s'agisse de grains soumis à de tels droits. Il est néanmoins prudent de toujours insérer cette clause en prévision de droits qui pourraient être établis dans l'entretemps.

3. **En consommation.** — S'il est dans l'intention des parties de traiter l'affaire « droits payés », elles remplacent la mention « en entrepôt » par l'expression « en consommation ».

4. **Tolérance pour la teneur en grains imposables.** — En Belgique, les grains, à l'exception des avoines, ne sont soumis à aucun droit d'entrée. Ils peuvent même contenir une certaine quantité d'avoine sans être soumis aux droits. La douane admet une tolérance de 10 %, au besoin de 12 %; mais, dès que la tolérance est dépassée, on n'en tient plus compte, et les droits deviennent exigibles sur toute la quantité d'avoine débarquée.

Comme le contrat porte que l'affaire est faite « en entrepôt », les droits sont à charge de l'acheteur. Celui-ci peut donc, à juste titre, si l'excès d'avoine lui fait subir une perte du chef du paiement de droits d'entrée, arguer de ce qu'il n'a pas acheté des avoines, mais bien d'autres grains, non soumis aux droits, et que le vendeur n'ayant pas exécuté les conditions du contrat, devrait être rendu responsable de tout dommage résulté de cette inexécution, c'est-à-dire, en l'occurrence, de cette mauvaise livraison.

Dans une récente affaire soumise à la Chambre arbitrale, celle-ci n'a pas voulu trancher la question de principe dans l'un sens ou dans l'autre. Elle a plutôt donné tort à l'exportateur en défaut, puisqu'elle l'a condamné à une bonification pour moins-value de la marchandise livrée, bonification assez considérable pour dédommager l'importateur de la perte subie du chef du paiement des droits d'entrée qu'il avait dû prendre à sa charge.

5. **Documents de douane.** — Les grains, quoique non sujets à des droits, sont cependant soumis à certaines formalités

douanières. A leur entrée, il faut faire une déclaration de *libre entrée*, sur formule prescrite par le Ministère des Finances. Cette déclaration sert à la confection des statistiques du commerce général et spécial.

Les grains sujets aux droits doivent être déclarés *en consommation*, dès qu'on veut les soustraire à la garde des agents du fisc ou qu'on veut pouvoir en disposer librement. Des formules spéciales sont employées dans ce but.

Dès que la marchandise est déclarée en consommation, les droits sont dus, peu importe que la marchandise arrive à destination ou soit perdue par suite de vol, incendie ou autre cas de force majeure.

Les droits seraient dus, même si après la déclaration le navire porteur de la marchandise devait couler ou brûler avant le débarquement de celle-ci. Il est donc prudent d'assurer les droits dès qu'on a l'intention de déclarer en consommation.

MAGASINS A GRAINS D'ANVERS
Hall d'où le grain est déversé dans les silos.

CHAPITRE V. — TRANSPORT.

SECTION I. — EMBARQUEMENT.

§ 1. *Droits et obligations du chargeur.*

1. Délais. — Suffit-il que, dans une question aussi complexe que celle des affaires en grains, les intéressés s'entendent sur la qualité, la quantité et le prix ? Non. Les conditions dans lesquelles se fait l'embarquement jouent un rôle trop considérable pour que rien soit laissé à l'arbitraire des parties.

A côté des obligations du chargeur se trouvent déterminées les stipulations en vertu desquelles il peut se soustraire, quant à l'embarquement, aux engagements qui le lient par contrat.

Tout d'abord, quels sont les délais dans lesquels les embarquements peuvent se faire ? Les conventions prévoient soit l'embarquement immédiat, soit, dans la huitaine, quinzaine, etc., soit l'embarquement prompt, soit l'embarquement dans un terme d'un ou de deux mois, toujours au choix du chargeur.

Le délai exact du terme *immédiat* n'est pas nettement défini ; par contre, pour l'embarquement *prompt*, l'usage a fixé les termes dans lesquels l'expédition doit avoir lieu.

L'embarquement *prompt* s'entend : a) dans les 21 jours à partir du lendemain de la conclusion de l'affaire, pour les provenances suivantes : Danube, Mers Noire et Baltique, Amérique du Nord et du Sud ;

b) dans les 30 jours pour l'Australie et la Californie ;

c) dans les 40 jours pour les Indes.

2. Styles. — Parfois, les délais d'embarquement sont arrêtés à telle date, vieux ou nouveau style ; comment faut-il interpréter cette clause ?

Le nouveau style est celui dont le temps correspond au calendrier grégorien ; il est en usage partout, excepté dans certains Etats balkaniques, en Grèce et en Russie.

Chez les Romains, l'année était de 365 jours ; or la terre mettant *à peu près* 365 jours 1/4 à faire sa révolution annuelle autour du soleil, les six heures restantes avaient amené, au temps de Jules César, une perturbation entre les dates vulgaires et les révolutions célestes. Pour régler cette différence, Jules César fit venir à Rome Sosigène, célèbre astronome d'Alexandrie. Ce savant établit que l'année commune serait de trois fois 365 jours et la quatrième de 366 jours. Ce jour intercalaire s'ajoute au mois de février qui, tous les quatre ans, a 29 jours au lieu de 28 ; cette quatrième année s'appelle bissextile. Toute année dont l'expression numérale est exactement divisible par 4 est bissextile.

La révolution annuelle de la terre étant d'un peu moins de 365 jours 1/4, il en résulte une différence annuelle de 11 minutes, qui en s'accumulant d'année en année était devenue 10 jours en 1582, lorsque le pape Grégoire XIII, sur les conseils de l'astronome Clavius, corrigea le calendrier en décrétant que le lendemain du 4 octobre 1582 serait le 15 octobre. En même temps, pour que la même erreur ne se reproduisît pas dans l'avenir, il décréta que l'année du siècle (quoique son millésime fût divisible par 4) ne serait pas bissextile, sauf une fois sur quatre; ainsi 1700, 1800 et 1900 n'ont pas été bissextiles; par contre 1600 l'a été et 2000 le sera.

Il est à remarquer que la différence entre le calendrier julien dit *vieux style*, et le calendrier grégorien, dit *nouveau style*, qui était de 10 jours en 1582, est devenue actuellement 13 jours parce que 1700, 1800 et 1900, bissextiles en *vieux style*, ne le sont pas en *nouveau style*.

Le calendrier grégorien, probablement à cause de son origine pontificale, fut assez difficilement admis par les pays protestants; ainsi, malgré l'inexactitude indiscutée du *vieux style*, ce n'est qu'en 1752 que l'Angleterre se rallia au nouveau système en décrétant que le lendemain du 2 septembre 1752 serait le 13 septembre; de même le calendrier julien a continué à être employé dans les pays de religion orthodoxe. Quelques-uns de ceux-ci ont, depuis la guerre, adopté le nouveau style.

D'ordinaire, vendeur et acheteur conviennent de quel style il faut tenir compte pour l'exécution de leurs obligations, mais les contrats prévoient que si le calendrier julien est en vigueur au lieu d'embarquement, le vendeur, sauf stipulations contraires, a la faculté d'embarquer à son choix, suivant le nouveau ou le vieux style.

3. **Navires admis.** — Comme les acheteurs suivent la fortune du navire, et qu'en général ils ont le plus grand intérêt à ce que la marchandise traitée leur arrive promptement et en bon état, tous les contrats, sauf celui de la Baltique, stipulent que l'expédition doit se faire par un ou plusieurs navires de première classe.

La classe du navire est déterminée par des sociétés spéciales de surveillance, qui inspectent les navires lors de leur construction ou à des époques déterminées.

Les sociétés de surveillance les plus importantes sont le Lloyd's Register anglais et le Bureau Veritas français. Presque toutes les puissances maritimes ont une société de classification qui détermine la classe des navires au moyen de règles conventionnelles s'appliquant aux conditions techniques de leur construction, aux matières premières employées, à l'état des machines, du gréement, de la coque, etc.

Nous renvoyons à cet égard au chapitre des Assurances pour plus amples détails relatifs au cotes et à la classification des navires.

4. **Bon état de navigabilité.** — Pour les expéditions de la Baltique, il suffit que les navires soient « en bon état de navigabilité ». Cette clause est assez obscure, car elle néglige de dire à quelle cote d'une société de classification cette qualification correspond. Comme on connaît presque tous les navires déclassés, qui malgré cela parviennent cependant d'ordinaire à s'assurer, il faudrait comprendre par navire « en bon état de navigabilité » tout navire qui ne serait pas notoirement connu comme ne pouvant convenablement tenir la mer. Cette clause gagnerait à être plus explicitement déterminée.

5. **Lloyd hellénique et ottoman.** — La plupart des compagnies d'assurance refusent d'assurer, sauf moyennant surprime à convenir, les navires cotés par les Lloyds hellénique et ottoman, parce que ces sociétés ne présentent pas toutes les garanties nécessaires pour la délivrance de certificats.

Il ne s'ensuit pas que les contrats ne puissent être exécutés par ces navires, d'autant que la prime d'assurance, dans les affaires c.i.f., est à charge du vendeur.

Si la marchandise était embarquée par un navire dont la cote serait inférieure à celle exigée par contrat, cela ne suffirait cependant pas pour justifier le refus de lever les documents ; mais le vendeur pourrait éventuellement être tenu de donner à l'acheteur une garantie pour les dommages pouvant résulter du chargement fait dans ces conditions.

6. **Preuve de la date d'embarquement.** — La date du connaissement, jusqu'à preuve du contraire, fait foi de la date de l'embarquement. Les intéressés peuvent toujours prendre connaissance de cette date, les acheteurs c.i.f., en examinant les connaissements mêmes, les acheteurs transbordé, sur wagon et avec réexpédition c.i.f., en inspectant les documents chez les vendeurs ou à la banque qui les détient.

Le rapport de mer du capitaine (captain's protest) qui est un résumé du journal de bord ou « Log Book » et qui doit être déposé par le capitaine au tribunal de commerce dans les 24 heures de son arrivée à Anvers en même temps qu'il fait viser son « Log Book », ne contient d'ordinaire pas les indications suffisantes ; souvent il mentionne seulement la date de l'arrivée et du départ du navire ou encore il porte la date du chargement, mais ne mentionne pas quel jour le chargement s'est fait dans telle ou telle cale.

Il faut donc s'en rapporter à la loyauté du capitaine ou du courtier de navires qui a signé les documents. Cette garantie est suffisante, en règle générale, attendu que le capitaine veille rigoureusement à ce que les dates de tous ses documents de mer correspondent, d'autant qu'il n'ignore pas que son armateur est tenu au courant de ses mouvements, non seulement

par lui-même, mais par les courtiers de navires au port d'embarquement, par les journaux commerciaux, et éventuellement par les membres de l'état-major du navire qui pourraient être appelés à témoigner à ce sujet.

7. **Voie directe.** — Pour toutes les provenances, les navires peuvent être expédiés par voie directe ou indirecte ou avec transbordement en cours de route ; ils peuvent également faire des escales directes ou rétrogrades et être dirigés pour ordres. Au port d'ordres, ils recevront éventuellement les instructions de débarquer une partie de leur cargaison dans un port autre que celui prévu en contrat et ce avant le débarquement de la partie stipulée en contrat, sans que l'acheteur ait un recours quelconque pour le retard encouru de ce chef. Ce cas ne se présente que rarement.

8. « **Ordres** ». — Il peut arriver ou bien que le chargeur n'ait pas encore vendu la marchandise au moment du départ du navire, ou bien que l'acheteur désire la revendre au cours de son transport ne sachant pas encore dans quel port il en obtiendra le prix le plus élevé. Le fret est alors engagé pour « ordres », c'est-à-dire que moyennant le fret prévu dans la charte-partie, le capitaine devra se rendre à l'un des ports compris entre deux ports extrêmes, par exemple Anvers et Hambourg (A.-H.), Le Havre et Hambourg (H.-H.), Bordeaux et Hambourg (B.-H.), port qui lui sera désigné ultérieurement, au moment de son arrivée au « port d'ordres ».

9. **Port d'ordres.** — C'est le port où un navire fait escale pour recevoir les instructions définitives quant au port où il doit débarquer sa cargaison.

Les principaux ports d'ordres sont : Malte, Gibraltar, Saint-Vincent, Las Palmas, mais surtout ceux de la côte méridionale de l'Angleterre, Falmouth, Plymouth, etc., qui se trouvent sur la route la plus fréquentée par les navires se dirigeant vers le continent.

Si avant le départ du navire de son port de chargement, l'affréteur indique le port définitif où le navire doit décharger,

sans se rendre au port d'ordres, le fret est d'ordinaire réduit de 6 d. à 1 sh. par tonne.

Il va de soi que pareil fret ne peut être engagé pour « ordres » que pour une cargaison complète. Lorsqu'un navire est affrété « en cueillette » (sotocollo), c'est-à-dire par parcelles, par divers chargeurs, la destination est nécessairement déterminée à l'avance.

10. Jours d'ordres. — Par jours d'ordres, on entend le nombre de jours pendant lesquels les navires doivent attendre dans un port intermédiaire pour recevoir les instructions quant à la destination.

Les instructions doivent être données dans les 10 heures de l'arrivée du navire au port d'ordres, quand il s'agit d'un steamer, et dans les 24 heures quand il s'agit d'un voilier.

Ce délai passé, les jours de surestaries commencent — jours qui ne peuvent venir en déduction des jours de planche — et qui doivent être réclamés par les capitaines aux réceptionnaires dans les 24 heures de leur arrivée au port de destination.

Les voiliers exigent même qu'on leur paie les surestaries au port d'ordres, avant de relever pour le port de destination.

11. Jours de planche. — Ce terme est souvent employé abusivement. Par étymologie, il signifie les jours où le navire est relié à la terre par la *planche* pour charger ou décharger. Il y a divers genres de jours de planche, les estaries ou staries et les surestaries. Les estaries sont les jours dont contractuellement le chargeur ou le réceptionnaire disposent pour charger ou pour décharger, et les surestaries sont les jours qu'ils emploient au-delà des estaries prévues et pour lesquels ils doivent dédommagement envers le capitaine.

12. Clause d'extension. — Les chargeurs nord-américains exigent presque tous l'insertion dans les contrats de la « clause d'extension pour l'embarquement ».

Le délai prévu pendant lequel les connaissements doivent être datés comprendra un délai supplémentaire de huit jours au maximum, au gré du chargeur, à condition qu'il notifie à

son acheteur son intention de faire usage des jours supplémentaires par câble expédié au plus tard le jour ouvrable suivant le dernier jour utile pour l'embarquement stipulé dans le contrat. Pareil avis sera communiqué par les autres vendeurs à leurs acheteurs respectifs en temps normal. Cette communication ne doit pas indiquer de combien de jours supplémentaires le vendeur désire faire usage, et le vendeur peut embarquer à un jour de son choix pendant les huit jours supplémentaires. Le vendeur paiera une indemnité à l'acheteur sur les bases suivantes et cette bonification accordée sur le prix de vente sera déduite de la facture provisoire.

Pour 1, 2 ou 3 jours supplémentaires : 1 % sur le prix c.i.f.
Pour 4, 5 ou 6 jours supplémentaires : 2 % sur le prix c.i.f.
Pour 7 ou 8 jours supplémentaires : 3 % sur le prix c.i.f.

Si après avoir avisé l'acheteur comme il est dit plus haut, le vendeur n'embarque pas pendant cette période de huit jours, alors le contrat s'entend comme ayant l'embarquement original prévu, plus 8 jours, et cela au prix du contrat moins trois pour cent. Tout règlement de non-exécution est alors calculé sur cette base.

§ 2. — *Causes d'annulation.*

1. Empêchements majeurs. — Pour toutes les provenances, le vendeur a la faculté d'annuler la vente ou toute partie de la vente dont l'exécution aurait été empêchée par la prohibition d'exportation, le blocus, les événements de guerre ou certains cas de force majeure au lieu de l'embarquement.

2. Prohibition d'exportation. — La prohibition d'exportation n'est pas un cas rare; elle a été proclamée assez souvent en Russie. La prohibition s'est produite également en Perse, aux Indes Britanniques, au Danube, en Turquie, etc. Son but est évidemment de mettre obstacle à un trop grand renchérissement des produits de la mère-patrie, à la suite de l'exportation. Mais si la prohibition d'exportation est un cas de nullité, l'établissement d'un droit d'exportation au pays producteur ne pourrait

pas être invoqué pour annuler une convention. Ces droits d'exportation, quoique beaucoup moins en vogue actuellement que jadis, alors que les théories économiques étaient radicalement différentes, ne sont cependant pas inconnus. Plusieurs produits du sol sont encore actuellement soumis à un droit d'exportation, tels les cafés du Brésil, l'or de l'Afrique du Sud, les peaux et certains bois de la Roumanie, les charbons anglais pendant la guerre transvaalienne, et, depuis la Grande Guerre, les exportations de céréales sont soumises dans certains pays et notamment en Roumanie, à des droits d'exportation.

3. Blocus. — Le blocus est l'état d'investissement d'un port, d'une ville ou d'un littoral, en vue d'empêcher une certaine catégorie de navires de communiquer librement avec ce port, cette ville ou ce littoral.

Le blocus ne constitue pas en théorie, mais bien en pratique, un état de guerre; il est d'ordinaire une mesure prise par une forte puissance maritime contre une puissance faible, pour s'épargner la peine de débarquer des troupes et de mener une campagne en règle. Il se caractérise par une déclaration officielle et une organisation efficace du blocus, par la séquestration des navires de l'Etat bloqué, qui tenteraient de forcer le blocus; enfin, par la liberté la plus complète laissée aux navires des tierces puissances.

4. Embargo. — Il ne faut pas confondre le blocus avec l'embargo, qui n'est que la saisie provisoire des navires et cargaisons de l'adversaire, dans les ports mêmes de la puissance ennemie.

5. Glaces. — D'autres cas empêchant le vendeur d'exécuter le contrat ne sont point le fait de l'homme, mais un ensemble de circonstances naturelles entravant l'embarquement. Dans cet ordre d'idées, il faut mentionner plus particulièrement les *glaces*.

Voici, pour un hiver normal, les dates approximatives de la *fermeture* de la navigation :

Mer d'Azoff et Pétrograde, 20 novembre.

Montréal et lacs nord-américains, 1er décembre.

Nicolaïeff, 15 décembre, à moins que la navigation ne soit maintenue ouverte au moyen de brise-glaces.

Braïla et Galatz, d'ordinaire vers la mi-décembre.

Sulina et Odessa, fermés seulement lorsque l'hiver est assez rigoureux.

Ports russes de la Baltique, fréquemment fermés vers le 25 décembre. Le fait se présente assez rarement pour Libau.

Novorossisk et les ports de la Crimée ne sont qu'exceptionnellement fermés à la navigation.

Les ports de la *Bulgarie* et ceux de la *Roumanie*, sis sur la Mer Noire, ne se ferment guère.

Quant à la *réouverture* de la navigation, elle est généralement publiée par les autorités compétentes du port où la navigation a été suspendue, le plus souvent par la Chambre de Commerce de l'endroit. Elle a lieu d'ordinaire aux époques ci-après :

Nicolaïeff, Braïla et Galatz, 25 mars.

Mer d'Azoff, 30 mars.

Mer Baltique, vers le 6 avril et plus tard, suivant les ports et la rigueur de l'hiver.

Lacs nord-américains, 10 avril.

Montréal et Pétrograde, 1^er^ mai.

Les clauses prévues par les contrats, quant à l'inexécution par suite de glaces, ne sont pas identiques pour toutes les provenances.

I. — En ce qui concerne le Danube, si la désignation du navire n'a pas encore été faite à l'acheteur au moment où la navigation est interrompue par les glaces, au lieu d'embarquement, le vendeur ne pourra pas valablement invoquer cette interruption pour annuler le contrat; en effet, l'acheteur n'assume de risque que pour autant que le navire lui ait été renseigné comme effectivement en charge.

II. — Quant à la *Baltique*, la résiliation ne s'impose pas de plein droit, pour cette provenance; au contraire, si elle n'est pas prévue lors de la conclusion de l'affaire, la totalité ou la fraction de la quantité vendue dont l'embarquement aurait été empêché dans le délai prévu, par suite de glaces au port

d'embarquement ou dans le Sund ou dans le Passage, sera embarquée dans les 21 jours de la réouverture officielle de la navigation.

III. — La clause des glaces ne peut jamais être invoquée lorsqu'il s'agit d'embarquements de grains aux Etats-Unis ou au Canada.

5. **Fermeture des Dardanelles ou du Détroit de Gibraltar.** — Les contrats prévoient certaines règles spéciales en cas de fermeture des Dardanelles ou du Détroit de Gibraltar. Si celle-ci survient au cours du délai d'embarquement, le délai pour les ventes dont l'exécution dépend de l'emploi de ces voies de navigation est prolongé de la durée de la fermeture, mais pas plus de quatorze jours. La publication officielle de la fermeture fait foi pour le calcul des jours. Si la fermeture subsiste encore à l'expiration du délai prolongé, le contrat ou toute fraction qui n'en est pas exécutée est annulé. Si le contrat renferme plusieurs délais d'embarquement, la clause ci-dessus ne s'applique qu'au délai directement intéressé par la fermeture.

6. **Entraves à la navigation à destination.** — Quoiqu'il soit correct de dire que l'acheteur suit la fortune du navire (excepté dans les affaires à terme), cet axiome ne s'applique pas indistinctement à tous les cas où la marchandise, dûment embarquée et assurée, n'arrive pas à destination. Ce principe est admis pour la durée du voyage, la perte totale, les avaries, etc. Mais dans les cas de glaces, de baisse des eaux à destination, deux solutions peuvent se présenter : le capitaine ou bien assume par les clauses du connaissement tous les frais résultant d'une mise en allège éventuelle, pour atteindre le port de destination, ou bien il rejette toute responsabilité et met tous les frais à charge de la marchandise.

La plupart des connaissements de l'Atlantique Nord mettent pareils frais à charge de la compagnie de navigation, malgré la mention « to be delivered at the port of Antwerp, *or so near thereto as she may safely get* » (marchandise à délivrer au port d'Anvers ou aussi près que le navire peut arriver). En effet,

ils stipulent « also that in case the steamer shall be prevented, by ice in the river Scheldt, from reaching Antwerp, the privilege is reserved, *at the steamer's expense*, but without steamer's risk, to discharge and store the within-mentioned merchandise at Flushing or other accessible point, in warehouses or lighters, to be forwarded as soon as practicable to Antwerp, by lighters or rail, at the steamer's option and expense, but at the risk of the owners of the goods ».

(Aussi, au cas où le navire sera empêché d'arriver à Anvers, par suite de glace dans l'Escaut, le navire a l'option de décharger et d'emmagasiner la marchandise à ses frais, mais non à ses risques (ce risque est couvert par toutes les polices d'assurance), soit au port de Flessingue ou en tout autre endroit accessible, soit en magasins ou en allèges. La marchandise devra être réexpédiée à Anvers le plus vite possible par allèges ou chemin de fer, au choix et frais du navire, mais aux risques du propriétaire de la marchandise.)

D'autres connaissements, par contre, sont beaucoup plus restrictifs; ce sont, par exemple, ceux du Danube et de La Plata, car ils stipulent que : « in case the ship shall be prevented from reaching her destination, or discharging her cargo there, by weather, quarantine, blockade, ice or any other cause, or if the navigation on any river or at any port, is closed or endangered by ice, the masters or owners may discharge the goods into any depot or any other accessible point, which he may consider safe or deem suitable, always at risk and expenses of the goods, where the ship's responsibility will cease. The shipper and consignee to be responsible for all risk and expenses thereby incurred upon the goods. The ship to get full freight and charges according to bill of lading or charter ».

(Au cas où le navire sera empêché d'arriver au port de destination ou d'y décharger sa cargaison, à la suite de mauvais temps, de quarantaine, de blocus, de glace, ou de toute autre cause, ou si la navigation est fermée ou rendue dangereuse à un port ou une rivière quelconque, les maîtres ou propriétaires du navire pourront décharger les marchandises à n'importe quel dépôt ou point accessible qu'ils pourront considérer comme sûr ou convenable, ceci toujours aux risques et frais des marchandises. La responsabilité du navire cessera en cet endroit. Les chargeurs et consignataires seront responsables de tous risques et frais encourus de ce chef par les marchandises. Le navire recevra les fret et frais conformément aux stipulations du connaissement ou de la charte-partie).

Dans le premier cas, le vendeur n'a évidemment plus à intervenir, mais dans le second, sa responsabilité existe jusqu'au moment où le navire est entré dans le port de destination, c'est-à-dire, pour Anvers, dans le rayon de la douane, qui commence à Doel.

Tous les frais, jusqu'à l'arrivée, sont pour compte du chargeur. Si le connaissement ne prévoyait pas cette éventualité, le chargeur pourrait rendre responsable le capitaine, qui s'est engagé à transporter les marchandises à telle destination.

Les contrats Baltique n° 10, art. 8, et n° 11, art. 7, stipulent que les connaissements ne pourront prévoir la clause des glaces au port de destination. Mais il n'est pas question d'autres causes pouvant empêcher l'arrivée à destination. Il y a là une lacune à combler. En tout cas, lorsqu'il s'agit d'une parcelle, et non d'un vapeur entier, le vendeur ne peut exiger la clause des glaces à destination.

7. **Innavigabilité des canaux d'intérieur.** — Si on affrète un bateau pour *l'intérieur* et que le canal vient à se fermer, tous frais de séjour et autres sont à charge du batelier. Si alors on veut débarquer la marchandise, le contrat d'affrètement devient nul. Il faut faire un nouvel accord et le batelier peut demander qu'on lui paie des surestaries et la moitié de son fret.

Lorsqu'un bateau est chargé et qu'on veut débarquer la marchandise, le batelier a droit à la moitié de son fret.

8. **Autres causes de résiliation.** — La vente sera résiliée sans frais pour le vendeur, et considérée comme exécutée pour les contrats « *transbordé* », « *sur wagon* » ou « *avec réexpédition c.i.f.* » :

1° Si par suite de fortune de mer, le navire désigné comme portant la marchandise, ou celui qui le remplace, a péri après l'embarquement et avant le débarquement de cette marchandise ;

2° En cas de suppression de la stipulation «conditionnement», si la marchandise n'arrive pas en bon conditionnement et que

l'acheteur, usant de son droit, la refuse purement et simplement, lors de sa mise à disposition ;

3° Si, par suite de fortune de mer, il y a lieu de faire le délaissement de la marchandise.

La police d'Anvers stipule que, par dérogation au code de commerce, le délaissement en cas de naufrage, d'échouement avec bris et d'innavigabilité par fortune de mer, ne peut être fait que pour autant que la perte ou la détérioration s'élève aux 3/4 de la valeur.

La valeur dont il est question est la valeur réelle de la marchandise au jour du débarquement.

Le contrat sous-entend implicitement que l'assurance est faite aux conditions de la police d'Anvers et non de la police de Londres qui n'admet pas le délaissement pour cause d'avaries.

Le vendeur pourra éventuellement prendre un supplément d'assurance par police d'Anvers pour différence de conditions.

Le délaissement peut se faire encore lorsque le navire n'a plus donné de ses nouvelles depuis un certain nombre de jours, prévu par la police ou par les usages et que, par suite, le navire peut raisonnablement être considéré comme perdu.

Suivant les clauses conventionnelles, l'assuré peut, à son choix, faire le délaissement dans un délai convenu ou lorsque le bâtiment est réputé « missing » (manquant) au Lloyd's de Londres.

Nous renvoyons pour plus amples détails au chapitre « Assurances ».

§ 3. — *Cas spéciaux ne donnant pas droit à résiliation.*

1. Pays d'embarquement. — Certaines circonstances spéciales assimilables à la force majeure ayant donné lieu à des interprétations très diverses, les intéressés ont fait œuvre sage en établissant des règles formelles pour la solution des cas qui donnaient lieu aux plus fréquentes controverses.

Ces cas sont l'allègement et la grève dans les ports de la Mer Noire, l'Azoff et le Danube, d'une part, et dans les ports de La Plata d'autre part.

Les contrats c.i.f. de La Plata sont soumis à ces deux séries de clauses, tandis que les contrats Mer Noire, Azoff, Danube et Méditerranée, ne sont soumis qu'aux premières clauses.

Voici le texte de ces stipulations, qui doivent faire partie des connaissements respectifs.

2. **Clauses d'allègement et de grève de la charte-partie Mer Noire, Azoff et Danube 1890.** — Si le vapeur est envoyé à une place où il n'y a pas assez d'eau pour l'atteindre sans allègement et toujours à flot, à la première marée, après son arrivée, les estaries compteront à partir de 48 heures après son arrivée à un ancrage sûr, pour de tels navires, destinés à cette place; l'allègement encouru pour atteindre la place de déchargement est aux frais et risques du réceptionnaire de la marchandise, nonobstant tous usages du port ou de l'endroit; mais le temps employé pour aller de l'ancrage au port de déchargement ne comptera pas.

Si la cargaison ne peut pas être déchargée par suite de grève ou de lock-out d'une catégorie quelconque d'ouvriers indispensables au déchargement, les jours pour décharger ne compteront pas pendant la durée de cette grève ou de ce lock-out.

Une grève des ouvriers du réceptionnaire ne l'exonère pas des surestaries qui lui incomberaient, suivant cette charte-partie si, par des mesures raisonnables, il eût pu avoir de la main-d'œuvre convenable ; et en cas de retard par suite des causes précitées, aucune réclamation pour dommages ne sera faite par les réceptionnaires du chargement, les armateurs ou par aucun autre intéressé dans cette charte-partie.

3. **Clause de grève à l'embarquement à La Plata. Janvier 1908.** — 1° Si l'embarquement d'un chargement, d'une parcelle ou d'une fraction de ceux-ci, était empêché à n'importe quel moment des 28 derniers jours du délai d'embarquement garanti, ou à n'importe quel moment du délai, s'il est moindre que 28 jours, par suite d'émeute, de grève ou de lock-out au port ou aux ports d'embarquement ou sur l'un quelconque des chemins de fer alimentant ce port ou ces ports, alors le chargeur, après

la cessation de cette émeute, grève ou lock-out, aura droit à une prolongation du délai d'embarquement de ce port ou de ces ports d'autant de temps qu'il en restait pour charger suivant le contrat, antérieurement à l'explosion de l'émeute, grève ou lock-out.

En cas de non-exécution dans les circonstances ci-dessus, la date de non-exécution sera pareillement reculée.

2° Si le chargeur a l'intention de réclamer une prolongation pour l'embarquement, il désignera par câble le ou les ports, pas plus tard que deux jours (dimanches et jours de fête exceptés) après le dernier jour du délai garanti pour l'embarquement. Pareil avis limitera les ports d'embarquement à ceux pour lesquels la prolongation est réclamée. Ces divers avis seront transmis en temps normal.

3° Le certificat officiel de la Bolsa de Comercio de Buenos-Ayres ou de Rosario, ou des principales autorités de la Douane au port ou aux ports d'embarquement, contresigné par la Bolsa de Comercio de Buenos-Ayres ou de Rosario, certifiant l'existence et la durée de l'émeute, grève ou lock-out causant le délai, sera attaché aux documents d'embarquement.

4° Les avis de l'explosion et de la cessation de l'émeute, grève ou lock-out, seront câblés par le Centro de Cereales dans les 5 jours de chaque événement à la *London Corn Trade Association* ou à l'*Incorporated Oil Seed Association* en cas d'expéditions de graines de lin.

4. **Intervention des Chambres de Commerce de l'Argentine.** — Il n'y a pas de formule spéciale pour certifier l'existence des grèves. Ordinairement, le chargeur présente la réclamation et on met alors, au bas, le rapport de la Chambre des Céréales.

La jurisprudence a établi que, pour la prolongation du terme d'embarquement, seront seulement valables les grèves qui, par décision des Chambres de Commerce, seront considérées comme étant de « force majeure », et dont le début et la fin ont été fixés par elles.

La règle qui prévaut, pour cette classe d'exceptions, est qu'il

faut regarder les grèves, sauf le cas de commotion générale et d'arrêt complet, comme un des risques usuels que le vendeur doit prévoir et dont il doit prendre la responsabilité, lorsque le contrat ne peut être rempli pour cette cause.

§ 4. — *Ports d'embarquement.*

1. **Dénomination.** — Nous avons vu que les céréales se traitent non seulement sur échantillon, mais également sur simple dénomination de la qualité, clause renforcée éventuellement par des stipulations spéciales quant à la teneur en corps étrangers ou le poids par unité de mesure.

Pour toutes les affaires faites « sur désignation », les contrats prévoient dans quels rayons les marchandises vendues pourront être embarquées. Cela est logique, car la qualité sera en général plus ou moins bonne, suivant le port où l'embarquement se sera fait et de plus, lorsque les marchandises viendront en débarquement, il faudra qu'elles soient qualitativement aussi bonnes que les échantillons moyens (« f.a.q. ») ou les étalons (« standards ») de ces ports.

Il faut, dès lors, stipuler clairement quels sont les ports où peut se faire l'embarquement des grains traités sous des dénominations données.

2. **Dénomination Danube.** — Les céréales vendues sous la dénomination « Danube » peuvent être embarquées sur tout le parcours du Danube, ainsi que dans les ports de la Roumanie, sis sur la Mer Noire.

Les principaux centres, pour l'exportation des céréales sur le Danube sont, à partir de la Porte de Fer : Widdin, Lom, Cibar, Orchéjovo, Gigen, Corrabia, Islas, Nicopol, Rahova, Zimnicea, Sistov, Routschouk, Giurgevo, Smarda, Tutrakan, Silistria. A partir d'ici, le Danube remonte presque en ligne droite vers le nord. Non loin de Galatz, à l'embouchure du Pruth, il se dirige vers l'est en plusieurs branches. A signaler encore, sur le Danube, les places Calarasi, Zerna, Topal, Hirtsova, Jalomita, Daeni, Braïla, Galatz, Tulcea, Reni, Ismaïl et Chilia.

Sur la Mer Noire : Sulina, à l'embouchure principale, et Kustendjé (Constanza), plus au sud.

De grandes quantités de céréales venant de la Bessarabie, amenées en allège par le Pruth, sont chargées à Galatz.

3. **Dénomination Bulgarie.** — Les céréales et graines, vendues sous la dénomination « Bulgarie », peuvent être embarquées dans les places comprises entre la Porte de Fer et Silistria, ainsi que dans les ports bulgares et roumains, sis sur la Mer Noire, dont les principaux sont, outre ceux relevés ci-dessus, Kavarna, Baltchik, Varna et Bourgas. Les navires de mer utilisent le canal de Sulina, partiellement naturel et partiellement artificiel et dont la profondeur est constamment entretenue par les puissantes dragues de la Commission européenne du Danube.

Les vapeurs ne remontent guère au-delà de Braïla; c'est principalement vers ce port, ainsi que vers Sulina, que descendent les chalands à céréales qui ont pris leur chargement dans les centres agricoles en amont de Braïla.

De petits voiliers, engagés principalement dans le trafic le long des côtes turques et grecques, remontent le Danube jusqu'à Turn Severin.

Pour échapper aux droits de pilotage, de quai et autres, réclamés par la Commission du Danube aux navires remontant jusque Braïla, et profiter ainsi de la réduction de fret dont bénéficient les navires chargeant à Sulina, les exportateurs expédient de préférence leurs allèges à Sulina, où d'excellents élévateurs opèrent avec rapidité le transbordement.

4. **Dénomination Etats-Unis et Canada.** — Les grains des Etats-Unis et du Canada peuvent être embarqués dans un port du Canada et réciproquement ceux du Canada, dans un port des Etats-Unis, sous la seule réserve qu'un certificat d'origine accompagnant les documents atteste que la marchandise embarquée est de telle provenance répondant aux conditions du contrat.

A cause de la guerre de tarifs que se font les compagnies de chemins de fer, il est parfois plus avantageux d'exporter les

blés Kansas par un port canadien que par un port des Etats-Unis.

5. **Dénomination La Plata-Uruguay.** — Les céréales vendues sous la dénomination « Bahia Blanca » peuvent être chargées à Buenos-Ayres (et celles vendues « Buenos-Ayres » peuvent être chargées dans un autre port argentin), à la seule condition que si le contrat stipule « Bahia Blanca », la livraison soit au moins aussi bonne que si la marchandise avait été chargée à Bahia Blanca. A l'arbitrage, pour la qualité, les échantillons de débarquement sont comparés au standard de Bahia Blanca; réciproquement pour les céréales traitées sous la dénomination Buenos-Ayres, mais chargées dans un autre port.

De même, quoique le principe ne soit pas formellement établi, un grain vendu sur échantillon sous la dénomination «La Plata» pourrait être *d'origine uruguayenne* pour autant que la marchandise livrée soit conforme à l'échantillon de vente.

Enfin, les céréales vendues sous la dénomination «Argentine» ou « La Plata » peuvent-elles être *chargées à Montevideo?* L'opinion générale est qu'on peut répondre affirmativement à cette question; car on ne voit pas pourquoi le chargeur, disposant d'un fret favorable par bateau ou chemin de fer vers ce port, ne pourrait pas profiter de cet avantage.

Section II. — DESIGNATION DU NAVIRE.

§ 1. — *Dispositions générales.*

1. **Remise et transmission.** — Afin d'empêcher le vendeur de spéculer outre mesure au détriment de son acheteur sur une partie embarquée en exécution d'un contrat, et pour permettre à l'acheteur de prendre ses mesures pour l'application ou la vente de la partie, le vendeur, s'il est vendeur original, ou son agent, sauf le cas de force majeure, doit envoyer par écrit à l'acheteur la désignation du nom du navire et de la quantité chargée, dans des délais variables suivant le pays de provenance; s'il est vendeur subséquent, il transmet cette désignation à son acheteur respectif en temps normal, c'est-à-dire le même jour, s'il reçoit la communication avant midi et au plus tard à

midi le jour ouvrable suivant, s'il reçoit la communication l'après-midi.

Si l'acheteur suit la fortune du navire, il ne la suit, bien entendu, que pour autant que ce navire lui soit connu, ou plus exactement, lui ait été renseigné. Il suffit donc que le vendeur ait mis à la poste, en temps utile (voir les « Délais ») l'avis d'application, pour que l'acheteur coure le risque en question. Mais l'application, faite par le vendeur, alors que la perte du navire lui était déjà connue, serait toujours nulle et non avenue et une nouvelle application s'imposerait.

Les mêmes remarques s'appliquent au navire renseigné pour remplacer un navire antérieurement désigné et perdu.

2. Perte du navire. — Bref, le contrat c.i.f. est à considérer comme exécuté si, par suite d'un cas de force majeure survenu après désignation et chargement du navire, la marchandise *n'arrive pas* à destination.

3. Retard dans l'arrivée du navire. — Si elle arrive, mais avec un retard plus ou moins considérable, l'acheteur n'a aucun recours contre son vendeur et doit prendre réception de la marchandise sans aucune bonification. Le vendeur, de son côté, est obligé de donner connaissance à l'acheteur de toutes les nouvelles qu'il reçoit relativement au sort du navire et de la cargaison; il peut être rendu responsable de toutes les conséquences que sa négligence aurait pu occasionner.

Ces considérations ne s'appliquent évidemment pas aux marchandises vendues sur un « terme » déterminé et dont nous avons parlé dans un paragraphe précédent.

§ 2. — *Délais.*

A. — AFFAIRES C. I. F.

Les délais pour la désignation du navire sont :

1. Etats-Unis et Canada : 7 jours ouvrables de la date du connaissement, tant pour la désignation du navire que pour l'envoi de la facture provisoire.

2. **La Plata** : 8 jours ouvrables de l'arrivée des documents en temps, en Europe, délai fixé pour la désignation du navire et pour l'envoi de la facture provisoire.

3. **Mer Noire, Azoff et Danube** : Le vendeur original ou son agent, sauf le cas de force majeure, enverra par écrit à l'acheteur la désignation du navire et de la quantité chargée, dans les 8 jours ouvrables de la date du connaissement.

4. **Baltique** : Le contrat ne stipule pas le délai dans lequel la facture provisoire doit être envoyée ni le moment où la désignation du navire doit être faite. On peut dire qu'en général le vendeur a tout intérêt à envoyer sa facture le plus tôt possible, puisque le paiement se fait d'ordinaire au comptant moins les intérêts ou sous déduction d'un escompte prévu au contrat.

B. — AFFAIRES « TRANSBORDE », « SUR WAGON » ET « AVEC REEXPEDITION C. I. F. ».

Les délais, suivant les conditions d'Anvers, s'établissent comme suit :

1. **Contrats à terme** (n^os^ 18 et 19) **et sur livraison** n^os^ 20 et 21) : il n'y a pas lieu d'indiquer un délai pour la désignation du navire, puisque le vendeur s'engage à livrer dans un délai déterminé, peu importe quand, comment et où il a cherché la marchandise.

2. **Contrats sur bonne arrivée** (n^os^ 16, 17, 24, 24A, 25 et 25A) : a. *Danube, Azoff, Mer Noire et mers attenantes* : si le vendeur s'est engagé à désigner le navire, par l'insertion de la clause « vapeur à désigner », cette désignation doit se faire dans les 10 jours ouvrables de la date des connaissements.

Si pareille stipulation n'a pas été faite, la désignation du navire doit se faire au plus tard le lendemain de son passage à Gibraltar.

Ce passage est annoncé par les agences et notamment par Lloyd's, qui a plusieurs stations de signalement sur les côtes espagnoles et portugaises.

b. *La Plata :* La désignation doit se faire dans les 8 jours ouvrables de l'arrivée des documents en Europe.

La sanction, pour le défaut de désignation en temps utile, est la même que celle prévue pour les affaires c.i.f.

c. *Baltique, Etats-Unis, Canada, Indes, Australie* et autres provenances non spécialement déterminées : L'application doit se faire avant l'arrivée des marchandises dans le rayon de la douane. Le vendeur a, en général, intérêt à faire l'application le plus tôt possible puisque, dès le moment de l'application, la marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur.

En pratique, l'application se fait le plus souvent aussitôt que le navire est signalé à Flessingue. Si la marchandise se perd avant l'application, le vendeur doit trouver une autre partie qu'il puisse appliquer en ses lieu et place.

Ces délais s'appliquent aux contrats « sur bonne arrivée », parce que le vendeur s'engage à embarquer la marchandise dans son pays d'origine à une époque déterminée et n'a plus à s'inquiéter de l'arrivée à destination.

3. **Contrats particuliers.** — Quelques contrats privés des Indes stipulent que la désignation mentionnant la quantité, le nom du navire et la date du connaissement, sera envoyée par le premier vendeur à son acheteur dans les 32 jours de la date du connaissement et par les vendeurs ultérieurs en filière, en temps voulu, (si le premier vendeur redésigne, il est considéré comme vendeur ultérieur), sauf si l'arrivée de la malle est retardée par des circonstances imprévues.

§ 3. — *Seconde application.*

1. **Application tardive.** — L'application faite après le délai prévu est nulle et non avenue, et le contrat considéré définitivement comme inexécuté.

2. **Application fautive.** — D'autre part, si une première application a été faite en temps utile, mais sans être conforme aux conditions du contrat, celui-ci peut également être considéré comme inexécuté, l'acheteur n'étant pas tenu d'accepter une seconde application.

Suivant la jurisprudence de la *London Corn Trade Association*, pour les contrats de Londres, si l'application a été faite en temps utile mais n'est pas conforme aux conditions du contrat, le vendeur peut faire une seconde application, que l'acheteur devra accepter, si elle est encore faite dans les délais prévus.

3. Application sous réserve de changement. — Quelques vendeurs ont l'habitude de désigner le navire chargeur de la partie « sous réserve de changement ultérieur ». Pareille application, que l'acheteur accepte souvent à tort, n'a pas de valeur pour celui-ci, puisque le vendeur se réserve la faculté de désigner un autre navire et que, par son acceptation tacite, l'acheteur permet au vendeur de spéculer à son détriment. En effet, si le vendeur y voit avantage, il gardera à un moment donné la marchandise appliquée par le premier vapeur et désignera un autre navire, dans une position plus rapprochée ou plus éloignée, suivant le cas.

4. Application erronée. — La seule réserve acceptable est celle relative à une erreur dans l'application. La faculté de seconde application a été formellement reconnue par la Chambre arbitrale, qui a inséré dans les dernières formules que si, *par erreur*, le vendeur a désigné ou mis à disposition une marchandise qui ne satisfait pas aux stipulations de la vente et que l'acheteur la refuse, le vendeur a la faculté de faire une seconde application, à condition de rester dans la forme et le délai prescrits.

Section III. — DOCUMENTS.

A. — DOCUMENTS POUR LES VENTES « C. I. F. CONTINENT ».

§ 1. — *Considérations générales.*

1. Divers documents. — Dans le langage commercial, ce terme comprend les pièces que le vendeur doit, en échange du

paiement ou de l'acceptation de la traite, fournir ou soumettre à l'acheteur et qui établissent que la marchandise, pour la contrevaleur de laquelle il demande le paiement, a été dûment embarquée et est assurée pour la valeur stipulée au contrat.

Il faut que celui qui paie les documents soit à même d'exiger, grâce à eux, la livraison de la marchandise ou le remboursement de sa valeur en cas de perte.

Quels sont les documents que l'acheteur peut exiger ?

La plupart du temps, les documents se bornent au *connaissement* et à la *police d'assurance*. Comme nous le verrons plus loin, le connaissement peut cependant être remplacé par le « *delivery order* » (ordre de laisser suivre la marchandise) ; la police d'assurance peut être remplacée par la lettre d'assurance. (Voir plus loin.)

Pour les cargaisons entières, le contrat d'affrètement est constaté par la *charte-partie*. (Ibid.)

Mais si la vente a été faite sur certificat officiel, les documents doivent être acompagnés en outre du *certificat officiel* constatant la nature et l'état de la marchandise embarquée. (Ibid.)

Quand le poids total de la facture n'est pas garanti au débarquement, l'acheteur peut exiger le *certificat de poids*. (Ibid.)

Enfin, dans certains cas, le *certificat d'origine* doit être attaché aux documents présentés à l'acheteur. (Ibid.)

2. Irrégularités dans les documents. — L'acheteur ne peut être obligé de payer la marchandise s'il n'a pas reçu la facture ; mais si, après application, la facture devait ne pas porter le nom du navire ou la date des connaissements, cette omission ne justifierait pas le refus de l'acheteur de lever les documents.

Dans tous les cas, le paiement ou l'acceptation de la traite ne doit se faire que contre documents d'expédition parfaitement en règle.

Néanmoins, l'acheteur ne peut refuser de lever les documents si le vendeur assume la responsabilité de tous dommages-intérêts ou pertes quelconques pouvant résulter du fait que les documents ne répondent pas aux conditions du contrat. Par

exemple, certains connaissements portent que le déchargement devra se faire jour et nuit et sans désemparer, alors que le déchargement, pour le Danube et la Baltique notamment, doit se faire suivant les coutumes du port de destination.

3. Garantie satisfactoire. — Dans ce cas, les documents n'en devront pas moins être levés, si le vendeur donne une garantie satisfactoire, soit pour la remise des documents manquants, soit pour les conséquences pouvant résulter de la différence des conditions ou du retard.

Il faut entendre par le mot « satisfactoire » que la garantie donnée devrait raisonnablement satisfaire les exigences de l'acheteur.

Si ce dernier refuse cette garantie comme non satisfactoire et que le vendeur prétend n'en point donner d'autres, la Chambre arbitrale statue, par voie d'arbitrage, si la garantie présentée est satisfactoire ou non.

Certains importateurs usaient trop volontiers de la faculté de refuser les documents s'il s'y présentait la plus petite irrégularité. Les contrats actuels ne tolèrent plus ce refus si le vendeur offre une garantie jugée suffisante.

§ 2. — *Connaissement.*

I. — EMBARQUEMENT.

1. Importance du connaissement. — Le document le plus important est le connaissement, parce qu'il constitue le véritable titre de propriété de la marchandise. En effet, le capitaine y déclare avoir reçu à bord une marchandise déterminée et s'engage à la transporter à destination, moyennant un salaire convenu, appelé « fret ». Celui-ci est d'ordinaire déduit de la facture, parce qu'il est payé au débarquement par le réceptionaire c.i.f.

2. Nombre d'originaux. — Le connaissement est habituellement établi en plusieurs originaux, dont deux sont laissés entre les mains du chargeur, tandis que le capitaine et le courtier en

gardent une copie. Mention du nombre des originaux est faite dans le connaissement.

Comme tout détenteur d'un connaissement en règle peut se faire délivrer la marchandise par le capitaine, il est logique que la série des connaissements doive être complète lorsqu'elle est présentée au visa de l'acheteur et qu'au moins un exemplaire soit endossé à son ordre.

3. **Formules reconnues.** — Est-il indifférent de quelle formule de connaissement les chargeurs font usage ? Assurément non. Sans doute, les conditions relatives à l'embarquement sont, en principe, de la compétence exclusive des chargeurs. Toutefois ceux-ci ayant parfois abusé des facultés ou des restrictions prévues dans les connaissements de certaines lignes, pour motiver un retard dans le chargement ou même l'annulation de l'affaire, il a été nécessaire de limiter le choix des connaissements, tout en tenant compte des exigences légitimes des compagnies de navigation et des chargeurs.

Danube et Russie. — Dans cet ordre d'idées, il a été décidé qu'en ce qui concerne les Mers Noire et d'Azoff, le Danube et la Méditerranée, le vendeur aurait le choix entre les deux formules de connaissement suivantes :

1. General Produce, Black Sea, Azoff and Danube Bill of Lading 1890 (connaissement 1890 pour les produits des Mers Noire et d'Azoff et du Danube).

2. Chamber of Shipping, Black Sea, Azoff, Berth Contract Bill of Lading 1902. (Connaissement 1902, suivant contrat d'affrètement pour cargaison des Mers Noire et d'Azoff, adopté par la Chambre de Navigation).

En ce qui concerne cette dernière formule, le contrat d'affrètement lui-même (Berth contract) n'intéresse guère que médiocrement les vendeurs et acheteurs, parce que les conditions du « Berth contract » ne regardent que l'armateur ou les affréteurs. Or, ces derniers ne sont presque jamais vendeurs et chargeurs ; ce n'est donc que des *connaissements* 1890 et 1892 que les vendeurs et acheteurs ont à se préoccuper.

Au demeurant, il est fort rare qu'un vapeur soit chargé au

Danube aux conditions de la *charte-partie* 1890. Cela ne se fait que lorsqu'un vapeur est chargé par une maison d'exportation du Danube, « *à ordres Gibraltar* » et que, par suite de la vente faite en cours de route, le vapeur est éventuellement dirigé sur Anvers.

D'ordinaire, les affrètements pour Anvers se font en cueillette (« sottocollo ») ; les agents de vapeurs affrètent les vapeurs « Berth terms » et délivrent des connaissements General Produce, Black Sea, Azoff and Danube Bill of Lading 1890.

Remarquons encore que les embarquements Mer Noire, Azoff, Danube et Méditerranée se font sous réserve des clauses d'allègement et de grève stipulées dans la charte-partie 1890 dont il est question ci-dessus.

Pour *La Plata*, il est fait usage de la « Uniform River Plate Cereal Form » (Formule uniforme pour les céréales de La Plata). (Voir formulaire hors texte.)

Quant aux *Etats-Unis*, rien de spécial n'est stipulé à leur égard en ce qui concerne les conditions d'embarquement. Sous le titre « Débarquement », nous passons en revue les principales stipulations relatives au débarquement des céréales de cette provenance.

II. — DEBARQUEMENT.

1. Considérations générales. — Les conditions régissant le débarquement sont, pour l'acheteur, d'une importance plus considérable que celles régissant l'embarquement.

En effet, des premières dépendent les délais de réception, les frais de surestaries en cas de réception tardive, le paiement et la réduction du fret, les mesures à prendre en cas d'inaccessibilité du port de destination, etc.

Le principe général est que les connaissements doivent prévoir le *déchargement* suivant les usages et coutumes du port de destination.

Pour la *Baltique*, ils ne peuvent prévoir de clauses de glaces pour le port de destination.

Lorsqu'il s'agit d'expéditions de l'*Amérique du Nord*, les

Compagnie Royale BELGO-ARGENTINE

SERVICE RÉGULIER DE NAVIGATION

ENTRE LES

PORTS de la RÉPUBLIQUE ARGENTINE

& de l'URUGUAY

A

ANVERS

DIRECTION :

ARMEMENT [redacted] DEPPE

ANVERS

AGENTS GÉNÉRAUX A LA PLATA :

[redacted]

BUNGE & BORN Lda

S. A. Comercial, Financiera é Industrial

BUENOS AIRES

The ship, in addition to any liberties expressed or implied herein shall have liberty to comply with any orders as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages or otherwise howsoever given by His Majesty's Government or any other Government, or any Department thereof, or any person acting or purporting to act with authority of His Majesty, or of His Majesty's Government or any other Government, or of any Department thereof, or by any committee or person having, under the terms of the War Risk Insurance on ship, the right to give such orders or directions, and nothing done or omitted by reason of such orders or directions shall be deemed a deviation.

G. — Broel & Smeysters, Anvers. 10,000-29-9-13

Formule uniforme aux Céréales du Rio de la Plata

pour les Lignes régulières

Chargé, à 1

apparemment en bon ordre et conditionnement, par 2

à bord du vapeur ..... actuellement mouillé dans les (ou près) du port 3

de ..... et en charge pour 4

ou aussi près de ce point qu'il pourra atteindre en toute sûreté ; en ayant la faculté de faire escale dans tout port ou 5

tous ports sur ou en dehors de sa route ordinaire, dans tout ordre ; de recevoir et de décharger du charbon, de la 6

charge, du bétail vivant et/ou des passagers, et/ou dans tout autre but, et dans le cas où le vapeur serait retenu au 7

port de charge à cause d'un accident ou relâcherait dans un port de refuge pour des réparations, de transborder les 8

marchandises à leur destination par tout autre vapeur, les marchandises suivantes : 9

..... 10

..... 11

..... 12

dites être marquées ou adressées comme en marge, et les dites marchandises, sujettes aux exceptions et stipulations 13

mentionnées d'autre part, doivent être délivrées dans les mêmes bon ordre et conditionnement au port de 14

..... à ..... ou à son (ou ses) ayant droit 15

lui (ou eux) payant le fret contre livraison, au comptant, sans déduction, aux taux de : 16

..... poids brut délivrée 17

..... par tonne de 2240 liv. angl. poids brut, délivrée 18

calculée sur la quantité délivrée au port de déchargement, (mais en aucun cas le montant à recevoir ne devra être 19

inférieur à 25 francs ;) le tout payable à présentation, au taux courant du change, et les avaries communes, le cas 20

échéant, seront réglées au dernier port de déchargement en conformité des Règles d'York et d'Anvers 1890. Les avaries 21

communes, le cas échéant, dans le cas de chargements effectués par des vapeurs Français ou Italiens, seront réglées en 22

conformité des lois du pavillon du vapeur pourvu que le dernier port de déchargement pour lequel le vapeur est dépêché 23

soit un port du pavillon du vapeur. La négligence ou la faute de la part du Capitaine ou de l'équipage dans la navigation 24

ou la conduite du vapeur ne libérera pas les réceptionnaires de contribuer pour leur part proportionnelle aux avaries 25

communes. Les chargeurs et les consignataires de chargement pour la Hollande, en acceptant ce connaissement, se désistent 26

expressément et renoncent à l'article 700 du Code de Commerce Hollandais. 27

Tous différends s'élevant à propos de ce connaissement entre les réceptionnaires du chargement et le vapeur devront 28

être tranchés d'accord avec les lois du pays du port de destination nommé dans ce connaissement. 29

En foi de quoi, le Capitaine ou les Agents du dit vapeur ont signé ..... connaissements en sus des copies du 30

Capitaine, de la Douane et de l'Agence, tous de ces teneur et date, dont l'un étant accompli, les autres restent sans valeur. 31

Daté de Buenos Aires, le 19 32

33

CAPITAINE. — AGENTS. 34

Les exceptions et stipulations auxquelles il est référé d'autre part sont les suivantes :

1. — Les actes de Dieu, les ennemis **du Roi,** les pirates, les corsaires, les voleurs, la vermine, la baraterie du Capitaine et des marins durant la navigation, les arrêts de princes, de gouvernants ou du peuple, le résultat des grèves et/ou de l'action des foules.
2. — Le Capitaine, les armateurs ou les agents du navire ou ses ayants-droit ne seront pas responsables de perte, avarie ou dommage causés par l'insuffisance de l'emballage dans son épaisseur, sa force, ou autrement, du bris des emballages ou des conséquences qui en résultent, du coulage, de la casse, des dégâts, du vice propre à la marchandise, de la buée qui n'est pas due à un mauvais arrimage, des effets du climat, des inexactitudes dans l'oblitération, l'insuffisance ou l'absence de marques, numéros, adresses ou signalement des marchandises embarquées, des différences entre les classes des marchandises, de détention, de retard, de risque d'allégement du et au navire, de transbordement, de jet, d'explosion, de la chaleur, du froid, du feu à la mer, ou à terre, à n'importe quel moment ou à n'importe quel endroit.
3. — Ou pour toute perte ou tout dommage provenant des périls ou des accidents de mers, rivières et/ou d'erreurs de navigation ou provenant des chaudières, de la vapeur, des machines, du bris d'arbres, de pompes ou tuyaux (y compris les conséquences de défauts cachés dans leur intérieur ou dans la coque ou d'avaries à ces pièces,) d'abordage, d'échouement, de bande, de chavirement, de submersion du navire, ou dans le cas où il coule bas dans un port, une rivière ou à la mer, de quelque façon que ces faits ou quelqu'un d'entre eux puissent être amenés soit que quelqu'un des périls ou des motifs mentionnés ci-dessus ou que la perte ou l'avarie en résultant soient occasionnées par ou résultent de tout acte d'omission, négligence, faute ou erreur dans le jugement du pilote, du Capitaine, des marins, des mécaniciens, ou d'autres personnes au service des armateurs, soit à bord du dit navire, soit à bord de tout autre navire leur appartenant ou affrété par eux, ou par innavigabilité du navire au commencement ou après le commencement du voyage, à condition que tous les moyens raisonnables aient été pris par les armateurs pour se pourvoir contre cette innavigabilité.
4. — Le vapeur a toute liberté de transporter du bétail vivant et/ou toute autre charge marchande sur ou sous le pont, de naviguer avec ou sans pilotes et de remorquer et d'assister des navires dans toutes situations et de dévier de sa route pour tout motif justifiable, et, dans le cas où le steamer rentrerait en relâche dans n'importe quel port ou serait empêché d'une autre manière pour n'importe quelle cause de commencer ou de continuer le cours ordinaire de son voyage, de suivre à la voile ou à la remorque de tout autre navire ou en toute autre façon que l'armateur jugerait convenable.
5. — Les marchandises doivent être pesées et délivrées en se conformant aux stipulations suivantes : A **Anvers, Amsterdam, Rotterdam,** dans les ports **Français,** (à l'exception de **Bordeaux,**) et dans les ports **Italiens,** le chargement doit être pesé sur le pont et délivré du pont du navire, (lieu où cessera la responsabilité des armateurs,) et doit être reçu aussi vite que le vapeur peut en délivrer avec ses propres apparaux pendant les heures de Douane seulement, faute de quoi le vapeur a l'option de mettre à quai pendant les dites heures la partie du chargement qui n'aurait pas été reçue comme il est dit ci-dessus et/ou, si le chargement est en vrac, de décharger en allèges, avec l'aide des grues de terre s'il en est besoin et les consignataires paieront les frais ordinaires.
Si le Capitaine était obligé, en conformité de la clause ci-dessus, à commencer à débarquer partie du chargement, les réceptionnaires auront le droit de se charger du travail de la façon dite plus haut pendant le déchargement, mais en commençant aux heures habituelles de travail le matin ou à midi. En plus de la livraison aux consignataires avec ses propres apparaux dans les conditions mentionnées plus haut, le vapeur aura l'option de débarquer simultanément avec une grue de terre par panneau, toujours durant les heures de Douane seulement, aux frais des réceptionnaires, mais le fret sera réduit de 1/3 d. par tonne sur les quantités ainsi déchargées. Les frais de pesage seront supportés par les consignataires. On pourra se servir des grues de terre au lieu du mécanisme du bord toutes les fois que ce dernier ne peut être employé convenablement.
Dans le port de Bordeaux, la charge sera reçue aussi vite que le vapeur pourra la remettre pendant les heures du travail du port seulement. Elle devra de même être pesée pendant le déchargement, que ce soit sur le pont, sur le quai ou dans les dépôts, et les consignataires paieront les frais occasionnés pour peser le chargement. Si le vapeur est chargé pour Brême il a la faculté de toucher à n'importe quel port du Weser en aval de Brême et de décharger du chargement destiné à Brême (Ville), les réceptionnaires paieront l'allégement de 60 pfennig par 1.000 kilos. Le Capitaine a le droit de commencer à décharger immédiatement à son arrivée et de continuer de même jour et nuit, Dimanches et Fêtes. Les armateurs se chargent de transborder séparément, d'arrimer en allèges et de délivrer les "parcels„ des différents chargeurs, en y comprenant particulièrement les ramassis correspondants. A **Brême (Ville)** les réceptionnaires doivent prendre livraison du chargement du pont du vapeur en hors des allèges aussitôt que ceux-ci sont prêts au déchargement et aussi rapidement que le chargement peut être délivré ; autrement, le Capitaine ou son agent sont autorisés à mettre la marchandise à terre aux frais et risques des réceptionnaires. Le poids doit être établi par des peseurs jurés pour compte des réceptionnaires sur le pont du vapeur ou de l'allège, si la mesure est raisonnablement pratique, pendant les heures ordinaires de travail seulement ; autrement sur le quai ou sur l'élévateur immédiatement après le débarquement. La responsabilité des armateurs cesse aussitôt que le chargement a quitté le pont du vapeur ou de l'allège respectivement.
Si la navigation en rivière était fermée, les marchandises devraient être pesées et reçues à Bremerhaven ou à Geestemünde. Toute charge optionnelle par les vapeurs de Brême à Hambourg sera envoyée par des allèges remorquées par des vapeurs sauf autre stipulation spéciale.
A **Hambourg** et dans les autres ports **Allemands,** la charge doit être pesée sur le pont du vapeur, lieu où cessera la responsabilité des armateurs, et sera reçue aussi rapidement que le vapeur pourra délivrer pendant les heures ordinaires du travail du port seulement, faute de quoi le vapeur aura liberté, aussitôt et à n'importe quel moment où un retard se produirait dans la réception, de mettre à terre la charge ou toute partie de la charge qui n'aurait pas été reçue de cette façon pendant les dites heures et de le faire aux frais et risques des propriétaires des marchandises. Le vapeur aura l'option de débarquer, à la convenance des armateurs, n'importe quelle partie du chargement, jour et nuit, les Dimanches et Fêtes, sur le quai et/ou, si le chargement est en vrac de le décharger en allèges, mais, pourvu que les embarcations des consignataires soient dûment à leur service pendant les heures ordinaires de travail et que la quantité ainsi déchargée journellement soit pesée et reçue dans les trois jours ouvrables qui suivront le déchargement, cette charge sera délivrée libre de frais aux embarcations des consignataires. Les frais de pesage sont pour le compte des réceptionnaires.
A **Liverpool, Birkenhead, Manchester** et **Glasgow,** la charge doit être déchargée du navire aussitôt qu'il est prêt à décharger ; les consignataires auront l'option de prendre livraison du transbordement comme de coutume, pourvu que les allèges soient prêtes à recevoir la charge quand le vapeur est prêt à décharger et que l'arrimage le permette. Dans les autres ports du Royaume Uni, le chargement doit être pesé sur le pont du navire, lieu où cessera la responsabilité des armateurs, et doit être reçu aussi rapidement que le vapeur peut le délivrer pendant les heures ordinaires de travail du port seulement ; faute de quoi le vapeur aura la liberté, aussitôt et à n'importe quel moment où se produirait le retard dans la réception, de débarquer le chargement ou toute partie du chargement qui n'aurait pas été reçue de cette façon pendant les dites heures et de le faire aux frais et risques des propriétaires des marchandises. Les frais de pesage sont pour compte des réceptionnaires. Les marchandises pour **Londres** seront déchargées dans un des docks ordinaires, (celui de Tilbury excepté). A **Londres,** le vapeur aura l'option de décharger et de débarquer, à quai pour la commodité des armateurs, (pendant les heures ordinaires de travail seulement), n'importe quelle partie du chargement, mais, pourvu que les allèges des consignataires soient dûment à leur disposition pendant le déchargement et que cette marchandise ainsi débarquée soit réclamée dans les 72 heures après le déchargement final, cette charge réembarquée libre de frais et toutes les dépenses encourues seront supportées par les armateurs.
6. — Pour les marchandises desquelles il a été pris livraison par le consignataire ou son représentant, le navire sera déchargé de toute responsabilité d'après le présent connaissement [illegible] poids, classes, contenus, marques et valeurs des marchandises sont inconnus et l'armateur n'est pas responsable pour elles non plus que pour les sacs déchirés et salis ou pour les ramassis.
7. — En cas de quarantaine au port de destination, les marchandises peuvent être déchargées dans le dépôt, le ponton de quarantaine ou dans un autre navire, suivant ce que nécessitera la direction du navire. Si ces mesures étaient impraticables ou si le navire n'était pas admis en raison de la quarantaine, le Capitaine pourra continuer son voyage et décharger les marchandises au port sûr le plus rapproché (à son avis), aux frais et risques des propriétaires des marchandises, ou les garder à bord jusqu'au retour du navire Celui-ci peut se rendre dans ses ports de déchargement dans l'ordre où les ports de quarantaine pourront le lui rendre le plus commode, et dans ce cas, il peut transborder à n'importe lequel des dits ports pour tout autre. Les dépenses de quarantaine pour les marchandises au port de destination seront supportées par leurs propriétaires. En cas de blocus ou d'interdiction du port de déchargement ou si l'entrée ou le déchargement dans le port étaient considérés comme dangereux par suite de guerre, de troubles ou de glaces, le Capitaine pourra débarquer les marchandises au port le plus voisin qu'il pourra considérer comme sûr, et ce aux frais et risques des propriétaires des marchandises. La responsabilité du navire cessera quand les marchandises seront déchargées ainsi en quarantaine ou mises à terre et délivrées dans un abri propre et sûr, dans un autre port sûr, ainsi qu'il est indiqué ici.
8. — Le fret est payable en plein sans escompte ou rabais contre l'ordre de livraison en échange du connaissement dûment endossé. Les armateurs auront un gage sur les marchandises pour le fret et les frais stipulés ici jusqu'à ce qu'ils soient payés. Le fret et les frais sur les marchandises en transit devront être payés avant la livraison, au comptant, au port de déchargement, sans déduction, sur les poids ou mesures bruts établis au dit port de déchargement. Des ordres écrits nommant le port ou l'endroit de déchargement doivent être donnés aux agents du vapeur à l'arrivée au premier port de déchargement optionnel pour les marchandises dont, par accord spécial ici mentionné, les consignataires ont l'option de prendre livraison à un ou à des ports, une ou des places autres que ceux du port de déchargement du vapeur, faute de quoi les marchandises pourront être emmagasinées aux frais et risques des propriétaires des marchandises.
9. — Tous les ramassis avariés et/ou balayures et tout excédant ou manquant de [illegible] embarqué par [illegible] sur ce vapeur seront répartis au prorata entre les divers consignataires des dits chargeurs si les dits chargeurs ou leurs représentants l'exigent et les réceptionnaires payeront le fret pour leur proportion de ramassis contre l'ordre de livraison.

connaissements doivent prévoir le déchargement aux clauses et conditions usuelles, non plus du port de destination, mais à celles de la ligne elle-même.

Pour les provenances de *La Plata,* les conditions de déchargement sont celles stipulées dans la « Uniform River Plate Cereal Form », adoptée par la grande majorité des lignes faisant le service entre l'Europe et La Plata.

PORT D'ANVERS
Déchargement de céréales en sacs. Portage à dos d'hommes.

2. **Intervention de la Ville d'Anvers.** — La Ville d'Anvers, qui exploite le port en régie, a arrêté divers règlements sur l'occupation des quais et hangars, les délais d'accostage, l'utilisation des engins de chargement et déchargement, etc. Nous en résumons ci-après les dispositions principales.

A) *Place à quai.* — Suivant les usages et coutumes du port d'Anvers, les navires de mer sont placés, tant aux bassins qu'aux quais, par rang d'ordre, suivant les demandes au capitaine du port, qui a un registre paraphé et numéroté pour y inscrire lesdites demandes, sans préférence pour qui que ce soit. (Art. 10, Règlement du 24-7-1821).

Cette disposition ne s'applique évidemment qu'aux navires

qui n'ont pas d'emplacement fixe, pris en location à la Ville pour plusieurs années.

Le capitaine, par son courtier ou agent, introduit auprès du capitaine du port une demande de place pour opérer le déchargement ou le chargement du navire ; cette demande renseigne le poids exact en tonneaux de 1000 kilogr. des marchandises à décharger ou à embarquer. (Art. 2 du règlement du port d'Anvers du 21 novembre 1904.)

La quantité de marchandises à débarquer ou à embarquer (et non le tonnage du navire) détermine le temps pendant lequel les navires peuvent occuper la place qui leur a été assignée. (Art. 3, idem.)

Ce temps est calculé sur le pied du barême ci-après. Il prend cours l'après-midi si l'amarrage a eu lieu le matin, et le lendemain s'il a eu lieu passé midi. (Art. 4, idem.)

Un navire arrivé et placé un jour férié sera considéré comme ayant été placé le matin du premier jour ouvrable suivant. En ce cas, le délai d'accostage commence à partir de l'après-midi de ce premier jour ouvrable. Un jour commencé compte pour une journée entière tant pour le calcul de la durée du temps d'accostage que pour les droits.

La Ville se réserve, dans tous les cas, le droit de faire déhaler ou déplacer les navires d'après les nécessités du service du port. (Art. 5, idem.)

Si les navires sont trouvés n'avoir pas achevé leur déchargement ou leur chargement dans les délais résultant du barême, le capitaine devient redevable envers la Ville d'une pénalité de 10 centimes par tonneau de jauge et par jour, avec un minimum de fr. 25, également par jour. Cette pénalité est due même si, à l'expiration du délai, le navire quitte son emplacement pour continuer ses opérations, n'importe à quel autre endroit du port.

Le capitaine du port peut ordonner au navire de quitter immédiatement la place qu'il occupe et l'envoyer à telle autre place qu'il indiquera.

Si cet ordre n'est pas exécuté immédiatement, le capitaine du port peut faire opérer d'office, aux frais, risques et périls

du navire, toute manœuvre qu'il juge nécessaire. (Art. 6, idem.)

B) *Délais d'accostage.* — Le règlement permet d'infliger certaines peines au capitaine qui dépasse le délai octroyé pour le déchargement de son navire. Cette disposition du règlement paraît entachée de nullité, les pénalités prévues dépassant les peines de police et la loi communale ne permettant pas aux conseils communaux d'édicter des peines supérieures à celles pouvant être infligées par le juge de police.

C) *Délais d'accostage pour le débarquement des grains et graines :*

VAPEURS			VOILIERS	
Chargement en tonnes de 1000 kg.	ÉTÉ	HIVER	Chargement en tonnes de 1000 kg.	Eté et hiver
	Tonnes en lourd à débarquer par jour			Tonnes en lourd à débarquer par jour
200	100	85	160	60
400	160	140	320	60
600	200	175	480	60
800	235	200	640	60
1000	250	215	800	75
1200	280	240	960	95
1400	290	250	1120	100
1600	320	260	1280	100
1800	330	270	1440	105
2000	350	290	1600	105
2200	360	300	1760	120
2400	370	310	1920	120
2600	380	320	2080	145
2800	400	350	2240	150
3000	410	360	2400	150
3200	420	370	2560	150
3400	430	380	2720	150
3600	450	400	2880	150
3800	455	410	3040	150
4000	460	415	3200	155
4200	465	420	3360	155
4400	480	430	3520	155
4600	490	440	3680	155
4800	500	450	3840	160
5000	510	460	4000	160
5200	530	480	4160	160
5400	540	490	4320	160
5600	550	500	4480	160
6001 à 11200	600	530	5280	170
au-delà	750	700	au-delà	175

D) *Usage des quais et hangars.* — Les navires qui, sans motif légitime dont la Ville aura à juger, restent à quai sans travailler d'une manière continue au déchargement ou au char-

gement des marchandises, seront envoyés au large, au besoin d'office, aux frais, risques et périls du navire, pour faire place à ceux qui attendent leur tour de déchargement ou de chargement.

L'accostage aux quais de l'Escaut est spécialement réservé aux bateaux à vapeur appartenant à des services réguliers et à des navires dont le tirant d'eau et la nature du chargement le justifient. (Art. 1[er] du Règlement pour l'occupation des quais et hangars de l'Escaut.)

Les marchandises débarquées peuvent séjourner gratuitement sur quai, pendant 5 jours ouvrables, à compter du lendemain de leur déchargement.

Les marchandises débarquées sont déposées sous les hangars du côté de la rue. (Art. 2, idem.)

Les marchandises destinées à l'embarquement peuvent séjourner gratuitement sur quai, pendant 5 jours ouvrables, avant la mise en chargement du navire, ainsi que pendant l'opération du chargement. Les marchandises à embarquer sont déposées sous les hangars du côté du quai.

Les marchandises dont l'embarquement n'a pu se faire jouissent également de la gratuité de dépôt pendant un jour ouvrable ; ces mêmes marchandises ne peuvent bénéficier qu'une seconde et dernière fois de la gratuité prévue au présent article. (Art. 3, idem.)

Après les délais fixés par les articles 2 et 3, les marchandises se trouvant sur quai couvert sont assujetties à un droit de séjour de :

5 centimes par mètre carré et par jour courant pendant les 10 premiers jours, 15 centimes par mètre carré et par jour courant pendant les 10 jours suivants, 25 centimes par mètre carré et par jour courant pour les jours qui suivront. (Art. 4, idem.)

Les marchandises débarquées et celles destinées à l'embarquement, qui se trouvent déposées sur les quais non couverts, jouissent des délais fixés par les articles 2 et 3 et ne paient que la moitié des droits prévus à l'art. 4. (Art. 5, idem.)

Les marchandises susceptibles d'être gerbées et dont l'énumération et le mode de gerbage sont indiqués à l'art. 16 sont

passibles d'un double droit si le gerbage n'est pas effectué dans les conditions indiquées. (Art. 8, idem.)

La Ville n'assume aucune responsabilité au sujet d'avaries ou perte des marchandises déposées sur les quais. (Art. 9, idem.)

Les constructions ou enclos autorisés servant soit de dépôts de marchandises ou autres objets, soit d'abris pour passagers et qui sont établis à demeure, sont soumis à un droit de location annuelle de 10 francs par mètre carré de surface occupée pour les douze premiers mètres carrés de surface occupée et de 40 francs pour chaque mètre carré au-delà de ces douze premiers mètres carrés. (Art. 10, idem.)

Les droits de séjour, ainsi que les frais, sont payés au bureau du receveur des droits de navigation, préalablement à l'enlèvement des marchandises, d'après les comptes dressés par le capitaine du port. (Art. 14, idem.)

Le droit de séjour est dû par le déposant ou, à son défaut, par le déclarant en douane, ou par le consignataire de la marchandise. (Art. 16, idem.)

Lorsque l'importance du lot le permet, le gerbage minimum doit être fait aux conditions ci-après : grains, graines en sacs, café et riz, 3 mètres ; en général, toute marchandise portable à dos d'homme : à 3 mètres. (Art. 16, idem.)

Indépendamment de la perception déterminée ci-dessus, l'autorité se réserve la faculté, en cas de nécessité, de faire enlever d'office les marchandises, et ce aux frais, risques et périls des ayants droit. (Art. 17, idem.)

E) *Déhalage et remorquage*. — Si le chargement ou le déchargement ne se fait pas dans les délais prévus, les navires doivent souvent déhaler. Pour les navires de mer et les allèges rhénanes, on est d'ordinaire obligé d'avoir recours aux services des remorqueurs; les bateaux d'intérieur se déplacent généralement avec leurs propres moyens, sauf lorsqu'il s'agit de déhaler du nord au sud de la ville et réciproquement.

Le remorquage dans les bassins se fait par la Ville, tandis que le remorquage en rade se fait par des entreprises privées,

dont la plus importante est la Société anonyme pour le remorquage à hélices.

Les vapeurs-remorqueurs de la Ville ne sont pas assez puissants pour résister au courant du fleuve, tandis que les vapeurs de la Société anonyme ne sont pas utilisables dans les bassins, à cause du remous qu'ils produisent en manœuvrant. Le règlement communal du 11 décembre 1875 stipule, en ce qui concerne les remorqueurs de la Ville : le capitaine du navire remorqué conserve le commandement de son bâtiment pendant la remorque.

La Ville n'assume aucune espèce de responsabilité pour avaries ou dommages causés éventuellement par le remorquage, soit au navire remorqué ou aux autres bâtiments, soit aux installations maritimes, l'intervention de la Ville se bornant à fournir la force motrice.

PORT D'ANVERS. — Magasins à Grains.

F) *Grues.* — L'administration communale met également des grues hydrauliques et électriques à la disposition du commerce. Le travail en est fait sous la surveillance d'un agent de la Ville, mais sans aucune responsabilité pour cette dernière.

La manœuvre des engins a lieu soit par un agent de la Ville, soit par un agent du locataire, à condition que cet agent ait été agréé par l'Administration communale.

L'emploi des grues hydrauliques ou électriques mobiles, manœuvre comprise, est tarifé comme suit, d'après le règlement du 19 avril 1920 :

A.	Grues de	1000 à 2000 kg.	fr. 75,—	par journée de 8 heures.
	»	» » »	37,50	par demi-journée.
B.	»	2001 à 3000 »	90,—	par journée de 8 heures.
	»	» » »	45,—	par demi-journée.
C.	»	3001 à 4000 »	105,—	par journée de 8 heures.
	»	» » »	52,50	par demi-journée.
D.	»	4001 à 5000 »	120,—	par journée de 8 heures.
	»	» » »	60,—	par demi-journée.

Les lignes régulières de bateaux à vapeur disposant d'une place fixe peuvent prendre à bail, durant les heures de travail de jour, le nombre de grues nécessaires, moyennant le prix de location ci-après calculé par grue et par an, paiement anticipatif et par trimestre :

Pour les	grues	de	1000 à 2000 kg.	: fr.	11.250
»	»	»	2001 à 3000 »	»	13.500
»	»	»	3001 à 4000 »	»	15.700
»	»	»	4001 à 5000 »	»	18.000

Pour l'emploi des grues en dehors des heures normales de travail, l'usage est compté à raison de 9 francs par heure.

G) *Elévateurs à grains.* — La location des élévateurs à grains donne lieu à un échange de contrats entre la Ville d'Anvers et le locataire et dont les clauses principales sont les suivantes :

Le droit d'inscription de 50 francs reste acquis à la Ville en cas de non-emploi de l'engin par le fait du locataire. Le tour de

rôle pour l'emploi de l'élévateur est déterminé d'après l'entrée des navires dans l'écluse et l'inscription pour la location. Cette dernière a pour objet l'appareil muni des tuyaux requis et les services du personnel nécessaire à son fonctionnement. Le prix de location est fixé à un franc soixante-quinze centimes par tonne de marchandise délivrée. La nuit, entre 7 heures du soir et 7 heures du matin, les dimanches et jours fériés, le prix de location est majoré de 25 % et le locataire paie un minimum de 300 francs. L'acceptation d'un engin comporte l'engagement tacite de décharger un minimum de 750 tonnes. La Ville se réserve la faculté de retirer les élévateurs aux navires qui déchargeraient moins de 600 tonnes par journée de travail et par engin.

H) *Débarquement en rade.* — Depuis l'inauguration de l'écluse Royers, le déchargement en rade ne se fait plus que dans des cas exceptionnels. En effet, tous les navires sont obligés de décharger leurs marchandises le long des quais ou dans les bassins, si leur calaison le leur permet. Grâce à la nouvelle écluse, les navires calant 29 pieds peuvent entrer dans les bassins. D'autre part, si le port est encombré, les navires sont retenus à Flessingue. Le déchargement en rade mettait à charge du réceptionnaire un fret d'allège supplémentaire, attendu que les conditions de la place obligeaient l'acheteur à prendre réception là où le vendeur mettait la marchandise à sa disposition, alors que les conditions ordinaires n'impliquaient pour le batelier l'obligation de se transporter en rade que si l'affrètement était conclu pour naviguer.

3. **Amérique du Nord.** — En ce qui concerne les grains des Etats-Unis et du Canada, les connaissements doivent prévoir le déchargement aux clauses et conditions des connaissements des lignes régulières de l'Atlantique en vigueur ce jour. Voici les principales clauses des connaissements pour les affrètements de l'Amérique du Nord.

Inaccessibilité du port. — Si le navire ne peut atteindre son port de destination par suite de quarantaine, le vapeur peut débarquer sa cargaison dans un dépôt ou lazaret, et ce débar-

RED STAR LINE

NEW YORK AND ANTWERP

RED STAR LINE

NEW YORK, PHILADELPHIA, BOSTON AND ANTWERP

FORWARDING CLAUSE:—Applying only if the within goods are contracted for delivery beyond ANTWERP.

The goods specified in this Bill of Lading are to be forwarded to

.....

by.....at the expense of the Steamship Company, but subject to the conditions of carriage of the Carrier by whom the goods are forwarded. Upon delivery of the goods from the ship's tackle at ANTWERP the Steamship Company ceases to act as carrier, but is constituted forwarding agent without responsibility. The through freight is charged in respect of and includes only the ordinary expenses of transit to

.....Rates being owner's risk rates when same are quoted by carrier by whom the goods are forwarded. In event of the usual means of conveyance from ANTWERP to the place of destination and the delivery of the goods thereat being delayed, impeded, interrupted or suspended, the Steamship Company may in its sole discretion and option, forward the goods to the nearest available place, this to be considered a final delivery, or may store and warehouse the goods. The charges and expenses connected therewith, and any other charges incurred by the Steamship Company in addition to such ordinary expenses of carriage and transshipment shall be paid by the consignee, and the Steamship Company may exercise a lien on the goods until such expenses are paid, and may sell the goods if payment be not made within seven days after demand. Interest at rate of 5% will be charged, and all expenses and charges under the aforesaid lien and right of sale shall be extended to secure payment of interest.

SHIPPERS MARKS

NOTIFICATION CLAUSE.—Also, no claims shall, under any circumstances whatever, attach to the steamer or her owners, for failure to notify consignees of arrival of goods.

.....Ft.....in. @.....per cub. ft. $.....

.....Ft.....in. @.....per cub. ft. $.....

.....@.....per 2240 lbs. $.....

.....@.....per Barrel, $.....

.....lbs.@.....per 100 lbs., $.....

5 per cent, Primage,.....

Charges,.....

Total Gold $.....

Said to weigh.....lbs. gross.

F-5442

Attention of Shippers is called to Sec. 235 of the Criminal Code of the United States (Act of Congress March 4th, 1909)

Every package containing explosives or other dangerous articles, when presented to a common carrier for shipment shall have plainly marked on the outside thereof the contents thereof; and it shall be unlawful for any person to deliver or cause to be delivered to any common carrier for shipment or to carry upon any vessel or vehicle engaged in interstate or foreign transportation any explosive or other dangerous article under any false or deceptive marking, description, invoice, shipping order or other declaration, or without informing the agent of such carrier of the true character thereof, at or before the time such delivery for carriage is made. Whoever shall knowingly violate or cause to be violated any provision of this section.....shall be fined not more than $2,000 or imprisoned not more than eighteen months or both.

RECEIVED, in apparent good order and condition, from .....

to be transported by the Steamship.....now lying at the port of **NEW YORK**, and bound for the port of **ANTWERP**, or as near thereto as she may safely get, with liberty for the carrier, in its discretion, before or after shipment or loading, to ship the whole or any part of the goods by any other steamship or steamships, although prior or subsequent, either of this Line or any other Line, or independent steamers, with liberty in addition to any liberty expressed or implied in this bill of lading, for such steamship or substituted steamship, either before or after proceeding towards the port of destination above named, to proceed to or return to and stay at any ports or places whatsoever, including any in contrary directions to or out of or beyond the customary or advertised route, once or oftener in any order, backwards or forwards, for the purpose of trading, or for any other purposes whatsoever, and all such ports, places and sailings shall be deemed included in the intended voyage, and to carry goods of all kinds, dangerous or otherwise, and to carry Live Stock and/or cargo on deck.

SAID TO WEIGH GROSS

.....

.....

.....

being marked and numbered as per margin, shipper's weight (quality, quantity, gauge, weight, contents and value unknown), and to be delivered in like good order and condition at the port of **ANTWERP**, or as near thereto as she may safely get, unto order of.....

.....

or to his or their assigns, he or they paying freight, primage and charges, as per margin, immediately on discharge of the goods, without any allowance or credit or discount.

Notwithstanding anything to the contrary that may be printed or written herein, all freights collectable under this bill of lading, including any short-paid freight, are payable in currency of the country of the port of discharge, converted at the current sight rate of exchange at port of discharge on the date of vessel's entry at the Custom House at the port of discharge.

1. (a) IT IS MUTUALLY AGREED that the steamer shall have liberty to sail with or without pilots; to tow and assist vessels in distress; to deviate for the purpose of saving life or property; that the carrier shall have liberty to convey goods in lighters and/or craft to and from the steamer, at the risk of the owners of the goods; and, in case the steamer shall put into a port of refuge, or be prevented from any cause from proceeding in the ordinary course of her voyage, to transship the goods to their destination by any other steamer. Also that the carrier is at liberty at any time and place before or after sailing or after arrival at port of discharge to put the vessel in dry-dock for any purposes whatsoever, with the whole or any part of the cargo shipped hereunder on board, and such docking shall not be deemed a deviation.

(b) The carrier shall not be liable as carrier or otherwise for loss or damage occasioned by perils of the sea or other waters, by fire from any cause or wheresoever occurring, by theft or pilferage, by barratry of the master or crew, or by act of God; by enemies, pirates or robbers; by arrest or restraint of princes, rulers, or people, riots, strikes, or stoppage of labor; by explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, machinery, or appurtenances, or unseaworthiness of the steamer, whether existing at time of shipment or at the beginning of the voyage, provided the owners have exercised due diligence to make the steamer seaworthy; by heating, frost, decay, putrefaction, rust, sweat, change of character, drainage, leakage, by stowage or contact with or by smell, evaporation, leakage, escape of contents, or taint, of other goods, the vessel being privileged to carry any other articles, although hazardous or contraband, by breakage, vermin, or by explosion of any of the goods, whether shipped with or without disclosure of their nature, or for any loss or damage arising from the nature of the goods or the insufficiency of the packages; nor for land damage; nor for the obliteration, errors, insufficiency, or absence of marks, numbers, address, or description; nor for risk of craft, hulk or transshipment; nor for any loss or damage caused by prolongation of the voyage; nor shall the carrier be concluded as to correctness of statements herein of quality, quantity, gauge, contents, weight and value.

(c) General Average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules of 1890, and as to matters not therein provided for, according to usages at port of adjustment, and shall be adjusted at the port of New York or last port of discharge, at carrier's option. If the shipowner shall have exercised due diligence to make the vessel in all respects seaworthy and to have her properly manned, equipped and supplied, it is hereby agreed that in case of danger, damage or disaster resulting from default or error in navigation or in the management of the vessel or from any latent or other defect in the vessel, her machinery and appurtenances, or from unseaworthiness, although existing at time of shipment, or at the beginning of the voyage (provided the defect or unseaworthiness was not discoverable by the exercise of due diligence) the shippers, consignees or owners of the cargo shall nevertheless pay salvage and any special charges incurred in respect of the cargo and shall contribute with the shipowners in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred for the common benefit or to relieve the adventure from any common peril. In case of salvage services rendered to aforesaid merchandise or treasure during the voyage by a vessel of the same line, such salvage services shall be paid for as fully as if such salving vessel or vessels belonged to strangers. Passengers' effects, if any, not to contribute in General Average, but claims for passengers' effects sacrificed to be allowed in general average, less their proper contribution in such case.

2. The shipment is subject to all the terms and provisions of the Act of Congress of the United States, approved February 13, 1893, entitled "An Act Relating to the Navigation of Vessels", etc., and of Sections 4282 to 4287, each inclusive, of the United States Revised Statutes. The carrier shall not be liable for gold or other precious metals, precious stones, bills, notes, or securities, documents, pictures, glass, china, silk, furs, laces or any of the articles enumerated in Section 4281 of the United States Revised Statutes, except in accordance with such Statute, and unless written notice of the character and value thereof at the time of loading has been given and entry thereof made on the bill of lading.

3. It is also mutually agreed that unless a higher value be stated herein and declared herein to be the basis of adjustment of freight, and extra freight as may be agreed on paid, the value of any package shipped hereunder does not exceed $10. per cubic foot, or $20. per hundred weight, or in any case $100. per package, and the freight thereon has been adjusted on the basis of such valuation. In computing any liability of the carrier in respect of the goods, no value shall be placed thereon higher than the market price at the port of destination on day of steamer's entry at the Custom House, less all charges saved, or the invoice value of the goods less all charges saved, whichever amount shall be the least, not exceeding however the values aforesaid, viz: $10. per cubic foot, or $20. per hundred weight, or in any case $100. per package, (or such other value as may be stated herein as the basis of freight), or the proportionate part of such price or value in case of any partial loss or damage. The freight payable as above has been calculated and based upon a description of the goods declared by the shipper to the shipowner. The shipper warrants the correctness of such description. If such description shall prove to be untrue or incomplete the shipper and/or consignee shall be liable to pay to the shipowner as and by way of liquidated damages and not as a penalty a sum equal to full freight on such packages shipped or £10 Sterling per ton, whichever shall be the greater.

4. ALSO, that all claims for short delivery, loss, damage or of whatsoever nature, must be made in writing to the steamer's agent at the port of destination of steamer within ninety days after delivery of the goods to the carrier at port of shipment, and in case of damage ALWAYS BEFORE the goods are removed from the custody of the carrier, and in case such claim shall not be presented in writing within said time and at said place, same shall be waived and the carrier discharged therefrom. No suit or proceedings to recover under this bill of lading, or in respect of the goods, shall be maintained unless commenced within six months after delivery of the goods to the carrier at port of shipment, and the lapse of such period shall be a bar to recovery in any suit or proceedings not sooner commenced, notwithstanding the carrier may be a non-resident or a foreign corporation. Nothing shall be deemed a waiver of the provisions of this section, except a written express waiver signed by the carrier.

5. ALSO, in case of any loss or damage for which the carrier shall be liable, the carrier shall to the extent of such liability have the full benefit and be subrogated to all the rights of the insured in respect of any insurance that may have been effected upon the goods or against said loss or damage and as well also of any payment or loan to insured by underwriters although repayable only out of recovery against the carrier notwithstanding the underwriters were not obligated to make such payment or loan.

6. ALSO, in the case of the entry of the port of discharge or communication therewith, rendering or being liable to render the vessel liable to quarantine at any subsequent port, or in case of the master or carriers considering the entry of any port, either from epidemic or otherwise, unsafe or injurious to the further prosecution of the steamer's intended voyage, the goods may be landed or put into lazaretto, hulk, lighter, or other vessel at any other available port the master or carriers may consider safe, at cargo owner's risk and expense, and thereupon the liability of the steamer or carrier hereunder shall absolutely cease. In the event of quarantine, the goods may be discharged on arrival into quarantine, depot, hulk, lighter or other vessel necessary for the ship's despatch, at the cargo owner's risk and expense, or the master may carry on the goods to the nearest convenient port and there land them. Advices mailed to consignees, if named, or otherwise to shippers, shall be deemed, under this agreement, a due delivery of said goods.

7. ALSO, that if on account of weather, lockouts, labor troubles, strikes, whether of carrier's employees or others, earthquake, epidemic, interdict, prohibition of importation, riot, war or other disturbance, or any cause beyond the control of the carriers, or by reason of any of the excepted causes mentioned elsewhere in this bill of lading, it shall be impossible or unsafe, in the opinion of the master or carriers, to enter or to unload said goods, as a whole or part, at the port of discharge or delivery, the same shall be carried to a convenient port of discharge for transshipment to destination, or retained on board for delivery upon return at the master's or carrier's option, but at the risk and expense of the owner of said goods. If landed at the next convenient port, advices mailed to consignees, if named, or otherwise to shippers, shall be deemed, under this agreement, a due delivery of said goods.

8. ALSO, that the steamer may commence discharging immediately on arrival, without notice, and discharge continuously, any custom of the port to the contrary notwithstanding, the collector of the port being hereby authorized to grant a general order for discharge immediately on arrival; and if the goods be not taken from the steamer by the consignees directly they come to hand in discharging the steamer, the master or steamer's agent to be at liberty to enter and land the goods, or put them into craft or store at the cargo owner's risk and expense, when the goods shall be deemed delivered and steamer's responsibility ended.

9. ALSO, that shippers shall be liable for any loss or damage to steamer, cargo, lighter, wharf, or other property, whether owned by the steamship owner and/or carrier or not, caused by inflammable, explosive, or dangerous goods shipped without full disclosure of their nature, whether such shipper be principal or agent; and such goods may be thrown overboard or destroyed at any time without compensation. Extra charges, if any, for discharging, lighterage, or other expenses on dangerous goods, declared or considered as such by civil or military authorities, or by the carrier, must be borne by shippers and/or consignees.

10. ALSO, that merchandise on wharf or lighter awaiting shipment or delivery is at cargo owner's risk of loss or damage not happening through the fault or negligence of the carrier, master, agent, or manager of the steamer, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding.

11. ALSO, that the steamer and carrier shall have a lien on and the right to sell the goods for all freights, primages and charges, including all previously unsatisfied freights, primages and charges due to the carrier from the owners or consignees in respect of other goods by the same or other steamers, whether payable in advance at port of shipment or not, and also for the cost of any necessary mending, baling, cooperage or repairs, and for any expenses or costs incurred, charges or moneys due, under any clause in this bill of lading, and also for all fines or damages which the steamer or cargo may incur or suffer by reason of the illegal, incorrect or insufficient marking, numbering or addressing of packages or description of their contents, and also for the costs and expenses of exercising any lien and of any sale of the goods. Freights, primages and charges and any other dues, costs, charges and expenses payable under this or any other clause of this bill of lading, if not paid within seven days from the final discharge of the Ship, shall bear interest at the rate of 5% per annum until paid, and the lien and right of sale above mentioned shall be extended to secure payment of interest. Bills of lading must be made out in accordance with the prescriptions and regulations of Port, Customs and Consular authorities. Consular, Board of Health, or other certificates required to accompany the goods are to be procured by shippers, and any detention, charges or penalties accruing to steamer or cargo, owing to the want of such certificates, shall be borne by the shippers and/or consignees. Steamer will not be responsible for delay in the delivery of goods not plainly marked with the port of destination.

12. ALSO, all tonnage and shed dues, if any, are payable by consignees.

13. ALSO, that full freight is payable on damaged or unsound goods; but no freight is due on any increase in bulk or weight caused by the absorption of water during the voyage.

14. ALSO, that the steamer has the privilege of reweighing or remeasuring any goods where doubt exists as to the correctness of weights or measures, and freight shall be payable upon any excess weight or measurement. The expenses of reweighing or remeasuring shall be paid by the party in error.

15. ALSO, freight intended to be prepaid is fully and irrevocably earned upon receipt of the goods for shipment, and shall not be refunded in whole or in part if prepaid, and shall be payable without deduction if unpaid, in any circumstances whatsoever and whether or not the goods have been loaded or the voyage begun.

16. ALSO, that if on a sale of the goods at destination for freight, primage and charges, or other dues, costs, charges or expenses payable under any clause of this bill of lading and interest, the proceeds are insufficient, the carrier shall be entitled to recover the difference from the shipper.

17. ALSO, that single packages exceeding one ton in weight shall be liable to pay extra charges, if any, for loading, handling, transshipping or discharging; and in case of any damage or loss resulting to the steamer, cargo, lighters, cranes or hoisting tackle, owing to incorrect weight or no weight having been declared, the shippers and/or consignees of such cargo shall be responsible for such loss or damage.

18. ALSO, that this bill of lading, duly endorsed, be given up to the steamer's agent in exchange for a delivery order.

19. ALSO, that parcels for different consignees collected or made up in single packages addressed to one consignee pay full freight on each parcel.

20. ALSO, if any bagged or baled goods are landed slack or torn, the consignee shall accept a proportionate part of the sweepings, and the same shall be deemed a full settlement of any claim for loss in weight.

21. ALSO, that for metal in slabs, bars, ingots, rods, hoops, plates, etc., or any other article not properly packed but shipped loose or in bundles, the carrier is not responsible for loss through breakage nor for the respective marks and/or weight and/or measurement, nor for loss of broken pieces.

22. ALSO, that the carrier shall not be liable for splits, dog holes, shakes, stains or breakages to Lumber or Logs.

23. ALSO, that where grain is stowed together with other grain without separation, either from the same or another shipper, each bill of lading shall bear its proportion of loss and/or damage, if any.

24. ALSO, that unclaimed goods not otherwise accounted for shall, at carrier's option, be apportioned to the different consignees of like goods, according to the shortages, and be accepted as good delivery to the extent thereof, and if any consignee has a shortage in marks or numbers called for herein, unclaimed goods of like kind but of different marks or numbers shall, at carrier's option, be deemed to constitute a part of the goods and be accepted by consignees and/or assigns as good delivery hereunder.

25. ALSO, in no case shall the total liability of the carrier to all claimants in respect of damages arising from any one casualty exceed the value of the owner's interest in the steamer, or her wreck and pending freight.

26. ALSO, that nothing herein contained shall deprive the carriers of the right to claim the benefit of any British, American or other statutory exemption from or limitation of liability.

27. ALSO, that in case the steamer shall be prevented by ice in the River Scheldt from reaching Antwerp, the privilege is reserved at the steamer's expense, but without steamer's risk, to discharge and store the within-mentioned merchandise at Flushing or other accessible point, in warehouses or lighters, to be forwarded as soon as practicable to Antwerp, by lighters or rail at the steamer's option and expense, but at the risk of the owner of the goods.

28. ALSO, that in case the regular steamship service to final port of delivery should be suspended or interrupted, in consequence of ice or other causes, the carrier, at the option of the owner or consignee of the goods, or the holder of the Bill of Lading, may forward the goods to the nearest available port, this to be considered a final delivery; or to store them at the port of Antwerp at the risk and expense of the goods until regular service to final port of destination is opened again.

29. ALSO, that the steamer may discharge day and night without interruption. Consignees of goods to pay the agents of the Red Star Line the expense of watching, at the rate of Nine Francs per 24 hours, and for delivery charges Four and three-quarter Francs per Thousand Kilos. Consignees to remove goods from quay in Antwerp within 5 running days after their discharge (the goods during the time they are on the quay to be [illegible] which the Master or Steamer's Agent [illegible] bill of lading), failing notice (any custom or rule to the contrary notwithstanding) at consignee's risk and expense.

Clause 29.—Delivery Charges amended to Five and one half Francs per 1000 Kilos.

DELIVERY CHARGES AMENDED AS PER MARGIN

AND FINALLY in accepting this Bill of Lading, the shipper, owner, and consignee of the goods and the holder of the Bill of Lading agree to be bound by all of its stipulations, exceptions, and conditions, whether written or printed, as fully as if they were all signed by such shipper, owner, consignee, or holder, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding.

IN WITNESS WHEREOF, the master or agent of the said steamer hath affirmed to.....Bills of Lading, all of this tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void.

Dated in NEW YORK this.....day of....., 192

For the RED STAR LINE, As Agents

.....

quement doit être considéré comme livraison définitive, tous frais encourus de ce chef étant à la charge de la marchandise.

Au cas où le navire ne peut atteindre Anvers par suite de glaces dans l'Escaut, il peut, à ses frais, mais non à ses risques, décharger la marchandise à Flessingue ou ailleurs, en allège ou en magasin et la faire expédier le plus tôt possible à Anvers, par bateau ou chemin de fer à son choix et à ses frais (du navire), mais aux risques du propriétaire de la marchandise.

Déchargement. — Le vapeur peut commencer à décharger immédiatement à l'arrivée et peut continuer le déchargement sans désemparer, nonobstant toute coutume contraire. S'il n'est pas pris réception des marchandises immédiatement au fur et à mesure qu'elles se présentent, le capitaine ou l'agent de la ligne a le droit de les débarquer d'office en allège ou sur quai.

Il est porté en compte, pour frais de délivraison, quatre francs soixante-quinze centimes par mille kilogrammes.

Fret. — Le plein fret est payable sur les marchandises avariées ou malsaines, mais aucun fret extra n'est dû sur une augmentation de poids ou de valeur causée par absorption d'eau au cours du voyage.

Règlement du manquant. — En cas de réclamation pour manquant à destination, on prendra comme base le prix au port de destination, au jour où le navire a été déclaré en douane, déduction faite de tous frais épargnés.

Séjour sur quai. — Toute marchandise sur quai y séjourne aux frais, risques et périls du propriétaire.

Les consignataires doivent enlever leurs marchandises du quai, à Anvers, dans les cinq jours courants du débarquement, à défaut de quoi le capitaine ou l'agent de la ligne peut mettre la marchandise en magasin ou en allège, aux frais du consignataire et nonobstant tous usages ou coutumes contraires du port.

Cours de réduction. — La livre-fret (£) est calculée au cours

du jour du papier sur Londres à court terme; le dollar-fret ($) est calculé au cours du papier sur New-York.

Veilles. — Les consignataires de la marchandise paient aux agents de la ligne les frais de veilles, à raison de quarante-deux francs par vingt-quatre heures.

§ 3. — *Absence du connaissement.*

1. Absence d'une ou de plusieurs copies du connaissement. — Nous avons vu que le vendeur devait, en échange du paiement de la traite ou de l'acceptation, remettre à l'acheteur la série complète des connaissements émis.

Il se peut qu'un ou plusieurs de ces exemplaires ne soit pas encore parvenu à l'agent du vendeur chargé de faire la facture et de présenter les documents. L'acheteur peut-il, dans ces conditions, être obligé de payer le montant de la facture ? Voici comment l'on procède dans ce cas :

L'agent du vendeur chargé de présenter les documents joint à l'exemplaire du connaissement arrivé une lettre de garantie par laquelle il assume toutes responsabilités pour les conséquences pouvant résulter de l'absence des exemplaires manquants. Cette lettre de garantie se rédige à peu près en ces termes :

X. & C°. Anvers, le..... 19.....

Messieurs,

St. *Lynorta*.

En considération du paiement de notre chèque documentaire de fr. ... contre un exemplaire du connaissement à *250.000 kg. blé Bahia Blanca*, par susdit vapeur, nous nous engageons par la présente à vous remettre le *duplicatum (triplicatum)*, aussitôt que nous l'aurons reçu.

En attendant, nous nous portons garants pour toutes les conséquences qui pourraient résulter, pour vous, de l'absence du *duplicatum (triplicatum)*.

Recevez, Messieurs, nos sincères salutations.

(s.) *X. & C°.*

2. Absence du connaissement original. — Mais si le navire est déjà arrivé alors qu'aucun connaissement n'est encore

parvenu, le capitaine n'est pas obligé de délivrer la marchandise.

Pour éviter des retards dans la réception des frais de quais et de surestaries, etc., l'agent du vendeur prie le capitaine ou, à sa place, le courtier de navires, de lui délivrer la marchandise sans connaissement ; il s'engage à lui payer le fret et à se tenir responsable de toutes les conséquences de cette livraison.

Cette lettre de garantie n'est d'ordinaire pas acceptée, à moins qu'elle ne soit revêtue de la signature d'une maison de banque, qui se porte caution solidaire.

Voici les termes de pareille lettre de garantie :

X. & C°. Anvers, le..... 19.....
Red Star Line, E./V.

Messieurs,

Nous vous prions de vouloir laisser suivre à notre disposition les marchandises suivantes : *2.000 quarters froment* chargés par MM. *Z. & C°, New-York*, arrivés par st. *Belgenland*, de *New-York*, à notre consignation, et pour lesquels il ne nous est pas encore parvenu de connaissement régulièrement endossé.

Il reste bien entendu que la remise et la livraison desdites marchandises se font à nos risques et périls et que nous restons responsables de tous dommages-intérêts quelconques, qui pourront éventuellement en résulter à votre charge, honoraires d'avocats compris.

En outre, nous nous engageons à remettre ces marchandises à votre disposition ou à vous en rembourser la contrevaleur si, dans le délai de trois mois, à courir de ce jour, nous ne vous avons pas remis de connaissement valable pour la prise en possession définitive.

A cet effet, nous vous offrons la garantie de nos banquiers : *La Banque N.....*, qui signent la présente conjointement avec nous et se portent caution solidaire pour notre compte.

Nous vous présentons, Messieurs, nos sincères salutations.

(s.) Banque N. (s.) X. & C°.

§ 4. — *Delivery order.*

1. Définition. — Le « delivery order » (ordre de livraison) est un document émis par le propriétaire d'une marchandise ou son représentant, par lequel il donne ordre au capitaine du navire, porteur de cette marchandise, de délivrer celle-ci au bénéficiaire du delivery order.

Parfois, le delivery order porte uniquement l'engagement du vendeur de délivrer la marchandise à son acheteur. Ce cas peut

se présenter, par exemple lorsque le navire arrive à destination avant l'arrivée des documents.

2. Utilité. — Si le chargeur n'a émis qu'un connaissement pour un lot vendu en plusieurs parties, à des acheteurs différents, il ne peut évidemment présenter cet unique connaissement à tous ses acheteurs à la fois ; il ne peut non plus scinder son connaissement en autant de parties qu'il y a d'acheteurs différents. Il l'enverra donc, soit à une banque, soit à son agent ou à son surveillant, et émettra autant de delivery orders qu'il y a d'acheteurs différents. D'où l'on voit qu'il y a assez bien d'analogie entre les delivery orders et les coupures d'une obligation. L'usage du delivery order, vivement contesté jadis, a fini par obtenir droit de cité.

3. Inconvénients. — La plupart de ces delivery orders sont émis non par les exportateurs, mais par leurs agents en Europe ; il s'ensuit que, en cas de baisse, leur intérêt leur commande de livrer le maximum et, en cas de hausse, le minimum énoncé au contrat, soit d'ordinaire 2 % en plus ou en moins que la quantité nominale prévue au contrat, ce qui serait naturellement au détriment de l'acheteur.

Au surplus, on ne pourrait, sans une certaine circonspection, accepter indistinctement les delivery orders de toutes les maisons d'exportation. En effet, rien, sur le delivery order, ne prouve que, non seulement le connaissement existe réellement, tel qu'il en est fait mention sur le delivery order, mais que ce connaissement répond en tous points aux conditions usuelles pour les expéditions de ces contrées.

Le delivery order ne présentera donc jamais pour l'acheteur les mêmes garanties qu'un connaissement en règle, lequel énumère toutes les conditions du transport et éventuellement de la livraison et, qui plus est, constitue le vrai titre de propriété de la marchandise en échange duquel le capitaine peut être obligé de la laisser suivre. Toutefois l'acheteur auquel on présente un delivery order a le droit, avant de payer, d'aller examiner le connaissement sur lequel le delivery order a été émis.

4. **Emission.** — Lorsque le chargeur ou son représentant désire émettre un delivery order sur un banquier ou un surveillant, il remet le connaissement avec la lettre d'accompagnement rédigée à peu près en ces termes :

X. & C°. Anvers, le..... 19.....

M.,

Nous nous permettons de vous remetre sous pli connaissement à *600 tonnes froment* par st. *República Argentina*.

A valoir sur ce document, nous avons pris la liberté d'émettre les delivery orders suivants sur votre honorable établissement à :

200 tonnes à l'ordre de M. R.

400 tonnes à l'ordre de M. S.

Nous vous prions de bien vouloir contresigner conjointement avec nous les susdits delivery orders et de les remettre au porteur. D'autre part, nous tenons à vous dire que nous vous ferons tenir l'exemplaire manquant (*duplicatum*) aussitôt que nous l'aurons reçu.

Nous vous présentons, Messieurs, avec nos remerciements, nos salutations bien sincères.

X. & C°.

Pour chaque partie vendue, le chargeur émettra des delivery orders, au moyen desquels les acheteurs pourront se faire délivrer la marchandise y détaillée.

5. **Signatures.** — Les delivery orders seront signés d'abord par celui qui les émet, ensuite par celui entre les mains duquel se trouve le connaissement original. Les deux s'engagent ainsi conjointement à laisser suivre la marchandise à l'ordre de ceux au nom de qui sont rédigés les delivery orders.

Pour que les delivery orders offrent une plus grande garantie, le contrat autorise les acheteurs à exiger qu'ils soient contresignés par une personne ou un établissement à convenir entre les intéressés, car, par ce contreseing, cette personne ou cet établissement reconnaît avoir en sa possession le connaissement en question et s'engage, solidairement avec le vendeur, vis-à-vis des porteurs des delivery orders.

6. **Modèles.** — Voici un modèle de delivery order remis à un acheteur en lieu et place du connaissement.

X. & C°. Anvers, le..... 19.....

DELIVERY ORDER

M. *N.*,

St. *República Argentina*, de *La Plata.*

Veuillez laisser suivre à M. *R.*, ou à *son* ordre, contre paiement du fret à raison de : *vingt schellings par 1015 kilogr.* et des frais éventuels, la partie suivante ex susdit vapeur : *200.000 kg. froment*, à valoir sur un connaissement en votre possession à *600 tonnes froment*, daté du ... 19.....

Agréez, Monsieur, nos bien sincères salutations.

(s.) *N.* (s.) *X. & C°.*

Si l'acheteur n'exige pas d'autre garantie que le simple engagement du vendeur, celui-ci émettra des delivery orders signés uniquement par lui-même.

En voici un modèle :

M. & C°. Anvers, le..... 19.....

St. *Baron Beyens*, de *La Plata.*

Nous nous engageons par le présent à laisser suivre à l'ordre de M. *R.*, la partie suivante ex susdit vapeur : *200.000 kg. froment*, contre paiement du fret à raison de *vingt schellings par 1015 kg.* et des frais éventuels.

Nous tenons dans nos bureaux, à l'inspection du porteur du présent delivery order, le connaissement à *900.000 kg. froment*, dont la quantité ci-dessus mentionnée fait partie.

Ce connaissement est daté du ... 19....

(s.) *M. & C°.*

7. **Usages de Londres.** — Les contrats de Londres, tels qu'ils sont publiés par la *London Corn Trade Association*, n'autorisent pas le vendeur à remplacer le connaissement par un delivery order. Mais d'ordinaire les parties se réservent cette faculté et en font mention expresse dans le contrat.

§ 5. — *Police d'assurance.*

1. **Historique.** — L'assurance paraît avoir été inconnue des Anciens. Ce sont les dangers de la navigation, dangers les plus terribles et les plus imprévus, qui ont suggéré les premiers l'idée de l'assurance. Les assurances maritimes furent pratiquées dès

le treizième siècle. La découverte de l'Amérique et, plus tard, l'application de la vapeur aux navires de mer vinrent donner à ce genre d'assurances, grâce à l'extension du commerce maritime, un développement considérable.

2. Principes généraux de l'assurance. — La loi belge du 11 juin 1874 traite, au Livre I du Code de Commerce, des Assurances en général, tandis que les Assurances maritimes sont l'objet d'une loi spéciale. (Lois des 21 août 1879, 12 juin 1902 et 10 février 1908 coordonnées; art. 191 à 250.)

D'une façon générale, on peut dire que ces dispositions ne sont pas d'ordre public, mais n'interviennent qu'en l'absence de convention contraire. Dans certains cas, la loi prévoit elle-même les atténuations qui peuvent être portées à sa rigueur, par exemple en matière de bénéfice espéré.

A la base de toute assurance se trouvent les principes généraux suivants :

I. — Aucune perte ou dommage causé par le fait ou la faute grave de l'assuré n'est à charge de l'assureur. C'est ainsi que l'assuré qui ferait saborder sans nécessité son navire ne pourrait prétendre au remboursement de la valeur assurée. La faute grave est assimilée au fait volontaire, le degré de responsabilité étant laissé à l'appréciation du tribunal.

II. — L'assurance ne comprend ni les risques de guerre ni les dommages causés par émeutes, sauf convention contraire.

III. — Elle ne couvre pas non plus les pertes résultant directement du vice propre de la chose.

IV. — L'assurance ne peut être une source de bénéfices pour l'assuré. Aussi les choses assurées dont la valeur entière est couverte par une première assurance ne peuvent plus faire l'objet d'une nouvelle assurance contre les mêmes risques au profit de la même personne.

Néanmoins on peut assurer une même chose plusieurs fois contre des risques différents, par exemple contre l'incendie,

contre le vol, etc., ou encore à des titres divers, par exemple en qualité de propriétaire, de créancier gagiste, ou à raison de responsabilités spéciales.

Quand il y a cumul et que les assurances sont de même date, les pertes se répartissent dans la proportion des sommes assurées par chaque assureur, l'assuré ne touchant en aucun cas plus que le dommage réel subi. Si une maison valant 20.000 francs est assurée auprès de trois compagnies à raison de 10.000 francs chacune, elles interviendront respectivement pour un tiers de 20.000 francs.

D'autre part, si l'entière valeur n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de date des contrats. Une maison valant 100.000 francs est assurée en trois fois à un jour d'intervalle pour 50.000 francs chaque fois. Il y a perte totale. Les deux premiers assureurs seuls paient.

En matière d'assurance maritime, la rigueur de ce principe a été atténuée : l'article 191 de la loi maritime autorise en cette matière l'assurance du bénéfice espéré. Cela est logique, car pendant le trajet maritime le commerçant met en risque le profit auquel il peut légitimement prétendre ; il doit pouvoir couvrir ce risque.

Dans la pratique, on se borne à convenir d'une valeur globale comprenant la marchandise et le bénéfice.

Suivant les conditions des contrats c.i.f. de la Chambre arbitrale, la marchandise doit être assurée pour sa valeur au prix de vente diminué du fret encore à payer à destination, mais le vendeur est tenu d'assurer en faveur de l'acheteur un bénéfice espéré de 2 %. Toute assurance prise par le vendeur reste acquise à ce dernier sous sa responsabilité, sans préjudice pour le porteur de la police. Si la police prévoit une déduction de l'assurance pour freinte de route, celle-ci se fait aux dépens du montant assuré par le vendeur au-delà des 2 % prévus. Rien n'empêche l'acheteur d'assurer à son tour un bénéfice espéré supérieur aux 2 % stipulés au contrat.

V. — Au lieu d'être supérieure à la valeur réelle, l'assurance peut, au contraire, lui être inférieure. L'assuré est, dans ce cas,

considéré lui-même comme son propre assureur pour le surplus de la valeur. Ainsi, on assure pour 40.000 francs une maison qui en vaut 60.000. Survient un sinistre évalué à 9.000 francs. L'assureur rembourse 6.000 francs et l'assuré intervient lui-même pour 3.000 francs dans le sinistre.

Ce principe est d'importance capitale, car en dehors des cas où la valeur a été convenue et agréée, les détenteurs de marchandises doivent veiller qu'à tout moment l'assurance soit suffisante, sinon ils risquent de n'être pas remboursés de la valeur réelle du dommage souffert. Si une marchandise valant 50.000 francs a été assurée pour ce prix et qu'une hausse ultérieure en porte la valeur à 75.000, l'assuré reste à découvert pour 1/3 et ne touchera que les 2/3 de l'avarie en cas de sinistre, s'il a négligé d'assurer cette augmentation de valeur.

Même si le navire n'est pas encore connu de l'acheteur, mais qu'aux termes du contrat il peut déjà être flottant, quoique non appliqué, l'acheteur peut assurer cette augmentation de valeur par « navire à désigner ». L'assurance pour augmentation de valeur peut se prendre, soit en aliment à une police flottante ou d'abonnement, soit sur une police d'assurance ordinaire, ou même sur un simple arrêté d'assurance. En cas de perte totale, la somme ainsi assurée sera payée intégralement sans autre justification que cette police ou cet arrêté. En cas de perte partielle, l'assurance remboursera proportionnellement à la quantité des marchandises qui n'arriveraient pas à destination. En cas d'avaries grosses et frais particuliers, l'assurance contribuera pour la différence existant entre la valeur assurée primitivement sur ces marchandises en général et celles de la contribution arrêtée dans le règlement de l'avarie commune. En cas d'avaries particulières, l'assuré aura droit à leur remboursement suivant la proportion des avaries particulières fixée par la dispache de la police primitive.

VI. — La prescription est fixée à trois ans à compter de l'événement qui donne ouverture à l'action.

VII. — Par le fait du paiement du dommage, l'assureur est subrogé aux droits de l'assuré. Quand l'assuré n'a été indemnisé

qu'en partie, il peut exercer ses droits pour le surplus contre l'auteur du dommage et il conserve à cet égard un privilège par préférence sur l'assureur. Un navire partiellement assuré est abordé et perdu. L'assuré conserve son recours contre l'abordeur fautif pour tout ce qu'il n'a pas récupéré de ses assureurs. Ceux-ci, subrogés jusqu'à concurrence de l'indemnité payée à l'assuré, n'obtiendront de l'abordeur le remboursement de leur indemnité qu'après que l'assuré aura été complètement et intégralement désintéressé.

VIII. — Il n'existe pas de solidarité entre les assureurs et ceux-ci ne paient le sinistre que proportionnellement à leurs engagements. Quand il y a plusieurs assureurs pour une police, l'insolvabilité d'un d'entre eux n'est pas couverte par ses co-assureurs. D'autre part, d'après les contrats de la Chambre arbitrale pour grains et graines d'Anvers, le vendeur doit faire couvrir l'assurance auprès d'assureurs réputés bons, mais il ne peut être rendu responsable de leur solvabilité.

IX. — L'assuré doit, en cas de sinistre, faire toute diligence pour atténuer le dommage; il doit en donner immédiatement connaissance à l'assureur. Les frais non inconsidérés faits pour atténuer le dommage sont à charge de l'assureur, même si le montant de ces frais, augmenté des dommages, excède la somme assurée et que les diligences auraient été faites sans résultat.

X. — L'assuré doit notifier aux assureurs les avis qu'il aurait reçus relativement aux risques en cours.

3. Police. — Les conditions de l'assurance sont décrites dans un document appelé police d'assurance. Le loi exige que l'assurance puisse être prouvée par un acte écrit, mais la preuve testimoniale peut être admise s'il existe un commencement de preuve par écrit.

Il y a six types de polices mondiales qui se partagent pour ainsi dire toutes les assurances maritimes. Ce sont les polices d'Anvers, de Londres, de Paris, de Rotterdam, de Hambourg et la police italienne. Certaines conditions de ces polices se rap-

prochent entre elles, mais il y en a d'autres qui sont très divergentes. Nous en signalerons quelques-unes à la fin de ce chapitre.

Toutes les polices contiennent les mentions suivantes : 1° Les nom et domicile de l'assuré. Toutefois la police est souvent à ordre, d'ordinaire même au porteur; 2° Le nom du navire, le pavillon et le voyage à effectuer; 3° Les risques généraux ou spéciaux couverts; 4° La prime de l'assurance; 5° La date et le moment où l'assurance commence et ceux où elle prend fin ; 6° La signature des assureurs avec le montant de leur souscription respective.

4. **Avenant.** — Lorsqu'une modification quelconque intervient dans une police, elle est constatée sur une feuille libre qui porte le nom d'avenant et qui est annexée à la police originale, ceci afin d'éviter la confection d'une nouvelle police.

5. **Police flottante ou d'abonnement.** — Les assurances se contractent soit séparément pour chaque marchandise au moment de l'expédition (police facultative), soit en bloc pour toutes les marchandises que le même assuré expédiera dans le courant d'une période déterminée, par exemple une année. Dans ce cas, il s'agit d'une police flottante ou police d'abonnement. Celle-ci a pour effet de couvrir automatiquement la marchandise par son seul embarquement, sans déclaration antérieure de la part de l'assuré. Mais d'autre part l'assuré doit faire connaître à l'assureur tous les détails de l'expédition, aussitôt qu'ils sont en sa possession.

Ceci présente pour l'assuré le grand avantage de connaître d'avance et pour un temps déterminé toutes les conditions de l'assurance, sans être obligé de les discuter chaque fois. En effet, toutes les primes sont prévues pour tous les voyages que l'abonnement peut comprendre et pour toutes les classes de navires admises. Si l'assuré charge dans un port ou à destination d'un port non compris dans la police ou par un navire insuffisamment coté, la police ne couvre pas la partie chargée, mais certaines polices prévoient que l'assurance courra de plein

droit moyennant surprime convenue ou à convenir. La police flottante met aussi l'expéditeur à l'abri des conséquences qui pourraient résulter de sa négligence à assurer en temps utile.

Certaines polices d'abonnement prévoient qu'au moment de l'application l'assuré pourra couvrir l'assurance à son choix : a) aux pleines conditions de la police d'Anvers (art. 8) ou b) aux conditions franc d'avaries particulières (art. 10) ou c) aux conditions F. P. A. de Londres ou d) aux conditions de la police de Paris ou e) à diverses conditions combinées, par exemple F. P. A. et Paris franc sous 3 %. Cette latitude est très utile, car, suivant les contrats, le vendeur c.i.f. doit assurer la marchandise tantôt sur une, tantôt sur une autre de ces polices.

6. **Déclaration d'aliment.** — Le principe étant que tout est assuré et que rien ne peut être distrait de l'assurance, l'assuré doit faire sa déclaration d'aliment (au moyen d'un bulletin d'application) dans les 48 ou 72 heures qui suivent la réception du connaissement, de la facture ou de tout autre avis lui permettant d'établir la spécification de la marchandise. Quelquefois il est convenu que cet avis, au lieu d'être envoyé, sera consigné immédiatement dans un registre spécial tenu en double, l'un des doubles étant remis à l'assureur.

Qu'arrive-t-il en cas de faute, d'erreur ou d'omission dans les déclarations d'aliment ? Pourvu qu'il n'y ait ni fraude ni dol, l'erreur ne pourrait avoir pour effet d'annuler la convention, car celle-ci existe de par la volonté des parties, sans qu'il soit besoin d'une déclaration d'aliment. Toutefois la faute ou l'erreur pourrait donner lieu à un recours en dommages-intérêts, par exemple si l'assureur prouve qu'il n'a pu organiser le sauvetage des marchandises. Il en va de même du retard dans la déclaration d'aliment.

7. **Certificat d'assurance.** — Si en principe chaque aliment doit faire l'objet d'une police séparée, en pratique on n'établit que rarement une police d'assurance quand on a une police d'abonnement. Dès que l'assuré a donné au courtier ou à l'agent

d'assurance une déclaration d'aliment, celui-ci délivre un certificat d'assurance mentionnant la marchandise, la valeur, le navire, le voyage, et spécifiant qu'il vaut contrat parfait jusqu'à son remplacement par une police timbrée, qui sera remise au porteur du certificat à sa première demande. Néanmoins l'acheteur se contente presque toujours du certificat, quoique strictement parlant il soit en droit d'exiger une police en règle.

8. **Police provisoire et définitive.** — La police *flottante* ne se confond pas avec la police *provisoire;* celle-ci a trait à l'assurance de marchandises pour une valeur approximative, les éléments d'évaluation faisant défaut. Dès que les données exactes sont connues, l'assuré les transmet à l'assurance et la police provisoire peut alors être transformée en police définitive.

9. **Arrêtés provisoires et définitifs.** — On emploie de simples arrêtés pour les affaires peu importantes, les augmentations de valeur, les bénéfices espérés, les risques de séjour et d'intérieur. Ils sont dits définitifs jusqu'à leur remplacement par une police timbrée, laquelle n'est exigée qu'en cas de différend. Ces arrêtés sont utilisés pour éviter les frais de confection de la police. Sur l'arrêté, l'assureur signe comme sur une police timbrée. Outre ces arrêtés, il en existe d'autres que le courtier emploie pour couvrir des assurances provisoires ou des assurances définitives pour lesquelles il ne peut immédiatement établir une police définitive. Sur ces arrêtés, l'assureur indique sa souscription suivie de son parafe. Les arrêtés parafés par l'assureur restent toujours entre les mains du courtier, même après leur remplacement par une police définitive; mais ce dernier en délivre à son client une copie conforme.

10. **Lettre d'assurance.** — Elle est, par rapport à l'assurance, ce qu'est le delivery order par rapport au connaissement. Si l'exportateur a contracté l'assurance par une seule police et qu'il a détaillé ce lot entre plusieurs acheteurs, chacun de ceux-ci pourrait exiger une police d'assurance pour sa partie. Comme

il n'y a qu'une seule police, le vendeur émet pour chaque acheteur une lettre d'assurance par laquelle il confirme avoir en sa possession une police d'assurance d'un montant global déterminé et intéresser les acheteurs respectifs dans cette police à concurrence du montant qu'il doit couvrir conformément aux conditions du contrat. Certains contrats (Chambre arbitrale, Etats-Unis et La Plata c.i.f.) stipulent l'obligation pour l'acheteur de se contenter d'une lettre d'assurance au lieu d'une police; d'autres contrats (Londres) ne le stipulent pas mais les vendeurs insèrent la clause et ne traitent qu'à cette condition. Certains vendeurs se réservent d'émettre leurs propres lettres d'assurance sans plus, tandis que d'autres s'obligent à les faire contresigner par une banque. Enfin certaines firmes envoient leurs polices à une banque ou à leur surveillant ou correspondant au port de destination et ce sont alors ces derniers qui émettent les lettres d'assurance, en gardant par devers eux, en garantie et à l'inspection des acheteurs, les polices d'assurance en question.

11. Prime d'assurance. — La prime est le prix de l'assurance calculé en tant pour cent ou pour mille de la valeur attribuée à la chose assurée. Elle est payée aux assureurs et comprend l'équivalent présumé du risque couru, la couverture des frais d'exploitation de l'assureur ainsi que son bénéfice. La prime peut s'assurer.

La prime est acquise à l'assureur dès qu'il a commencé à courir le risque. D'autre part, l'assureur est déchargé du risque et conserve la prime si l'assuré envoie le vaisseau en un lieu plus éloigné que celui désigné par le contrat, malgré qu'il soit sur la même route. L'assurance a son plein effet si le voyage est raccourci, pourvu que le capitaine s'arrête dans un port d'échelle. Au cas où il est prouvé que l'assuré a dû être informé de la perte avant l'assurance, il paiera à l'assureur une double prime. En cas de preuve contre l'assureur (informé de l'arrivée du navire), celui-ci paiera à l'assuré une somme double de la prime convenue.

L'importance de la prime dépend principalement de la nature de la marchandise, du voyage à effectuer, de la saison pendant laquelle il s'accomplit et de la cote du navire. Cette cote lui est attribuée par une société quelconque de surveillance qui a assisté à sa construction ou qui l'a expertisé ultérieurement. Les sociétés les plus connues sont le Lloyd's Register et le Bureau Véritas, dont les sièges sont respectivement à Londres et à Paris; mais il y a des sociétés de ce genre dans la plupart des pays à marine marchande importante. Chaque société délivre ses cotes suivant des règles qui lui sont propres et qui diffèrent toutes entre elles.

12. Tableau comparatif des cotes les plus importantes. — Outre les indications mentionnées ci-après, les cotes comprennent d'habitude d'autres détails, notamment ceux relatifs au nombre d'années pour lequel le certificat est valable, l'état des chaînes et ancres, la présence de cloisons étanches, etc. Voici une bonne cote du Lloyd's Register pour un navire à vapeur en fer :

Croix de Malte (c. à. d. construction spécialement surveillée par la société), 95 A 1 L M C 2-1923 très bonne cote comprise entre 90 et 100; A, navire construit d'après les règles de la société, neuf ou en état équivalent, bon pour le transport de toutes marchandises et pour toutes destinations ; 1, gréement en bon état; L. M. C. 2-1923, Lloyd's Machinery Certificate février 1923, attestant le bon état de la machinerie.

Dans d'autres cotes, L signifie long cours; A, Atlantique; M, Méditerranée; A & C. P., ancre et chaînes éprouvées; I dans un cercle, compartiments étanches; P. R., proue renforcée, les chiffres 12, 10, etc., navire du type de 12 ans classé pour 10 ans; 1.1 ou 2,1 etc., bon état de la coque pour le premier chiffre, bon état du gréement pour le second.

Tableau comparatif des cotes adoptées par les principales Sociétés de classification.

Navires en fer et/ou en acier

Classes	Lloyd's Register	Bureau Véritas	Lloyd all.	Registro italiano	Nederl. vereenig.	Véritas norvég.	Record of Am. Shipping
1e	100 A. 1.	1e division	100 $\frac{A}{4}$	1.00 A	$\frac{A}{1}$	1. A. 1	A. 1. 20.
2e	90 A. 1.	2e id.	90 $\frac{A}{4}$	0.90 A	$\frac{A}{2}$	2. A. 1.	A. 1. 16.
3e	80 A. 1.	3e id.	80 $\frac{A}{3}$	0.80 A	$\frac{A}{3}$	3. A. 1.	A. 1. 13.

Navires en bois

1e	*A. 1. A. 1.	3/3. 1. 1. 5/6. 1. 1.	A. 1. A.	100. 1. 1. 85. 1. 1.	A. 1. A. 2.	A. 1. 1. A. 2. 2. A. 2. 3.	A. 1. A. 1½.
2e	A. E. 1.	5/6. 2. 1.	B. 1. B.	85. 2. 1. 75. 2. 1.	B. 1. B.	B. 1. 4. B. 2. 4.	A. 2. A. 2½.
3e	E. 1.e	2/3. 3. 1.	C. L. C. K.	65. 3. 1. 50. 3. 2.	C. D.	C. 1. 5. C. 2. 5.	A. 3.

* A en rouge.

13. Police d'assurance maritime d'Anvers. — Nous nous trouvons en présence de trois séries de clauses formant l'ensemble de la police d'Anvers : 1° les conditions générales mises en vigueur le 1er juillet 1859 dont les art. 4 et 10 ayant trait au délaissement et aux franchises d'avaries furent modifiés en 1867; 2° les clauses de 1900 sur la franchise d'avarie particulière, portant modification aux art. 10 et 11 de la police d'Anvers et renfermant onze stipulations nouvelles sous les litt. de a à k; 3° une série de clauses conventionnelles dont les parties conviennent toujours librement suivant les circonstances.

Examinons les principaux risques couverts par les assureurs, en suivant l'ordre adopté par la police.

a) Naufrage. — C'est la submersion du navire qui s'abîme entièrement. Toutefois on considère comme naufragé un navire abandonné par le capitaine au cours d'une tempête ou après la mort de son équipage, alors même que le navire serait sauvé ultérieurement.

Entremise de CH. LE JEUNE, Courtier d'Assurances, à Anvers.

Anvers, le *19*

M .....

Sur .....

Navire .....

de .....

Frs ..... *a* ..... *Frs* .....

Police et Timbre »

Total en Francs .....

POLICE D'ASSURANCE MARITIME D'ANVERS

MISE EN VIGUEUR LE 1er JUILLET 1859.

CONDITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 1.— Les assureurs prennent à leur charge, jusqu'à concurrence de leurs souscriptions respectives, tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, captures et molestations de pirates, risque de mer pendant la quarantaine, négligence du capitaine et de l'équipage, baraterie de patron, et, généralement, de tous accidents et fortunes de mer.

Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y ait convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

ART. 2. — Les assureurs ne sont néanmoins pas responsables des dommages et pertes provenant de baraterie de patron à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayants-droit, lorsque le capitaine est de leur choix et que cette baraterie porte le caractère de dol ou de fraude. Ils sont irresponsables également de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose, de toutes différences de droits applicables à l'arrivée à destination, de captures, confiscations et événements quelconques, provenant de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin.

Enfin, ils ne sont responsables d'aucuns frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche.

ART. 3.— Le risque sur les marchandises commence du moment où celles-ci sont chargées dans le navire ou dans les allèges destinées à les y transporter, et il subsiste jusqu'à leur déchargement au lieu de destination, lequel déchargement doit avoir lieu endéans les vingt-un jours après l'arrivée du navire, à moins d'empêchement légal, dûment justifié. — Le risque sur corps, quille, agrès et apparaux d'un navire, prend cours dès l'instant où le bâtiment commence à charger, ou qu'il a pris à bord tout le lest nécessaire au voyage assuré, et finit également vingt-un jours après l'arrivée à destination, à moins que le déchargement ne soit effectué plus tôt.

ART. 4. — Par dérogation aux dispositions du code de commerce, le délaissement des marchandises, en cas de naufrage, d'échouement avec bris et d'innavigabilité par fortune de mer, ne peut être fait qu'autant que la perte ou la détérioration s'élève aux trois quarts de la valeur.

Sauf cette exception, le délaissement peut être fait dans tous les cas prévus par la loi. Il peut en outre avoir lieu, s'il n'y a aucune nouvelle :

A. Après six mois révolus pour les voyages des mers d'Europe, de celles qui séparent l'Europe de l'Asie et de l'Afrique, et pour les voyages de l'Amérique du Nord. (Côtes Orientales).

B. Après neuf mois révolus pour les voyages d'Amérique du Sud en deçà du Cap Horn et de l'Afrique en deçà du Cap de Bonne-Espérance.

C. Après onze mois révolus pour les voyages à l'Est du Cap de Bonne-Espérance et à l'Ouest du Cap Horn.

Le tout à compter du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues.

ART. 5. — Les avaries grosses ou communes, réglées d'après les lois et usages du lieu de destination ou de celui où le voyage se termine légalement, se paient quelque minimes qu'elles soient.

ART. 6. — Les avaries particulières sur navire, quille, agrès et apparaux ne se paient qu'autant qu'elles s'élèvent à trois pour cent.

En contractant l'assurance sur corps, quille, agrès et apparaux d'un navire construit en bois de sapin, la déclaration de cette nature de construction doit être faite ; si cette obligation n'est pas remplie, l'avarie particulière n'est à la charge des assureurs qu'autant qu'elle s'élève à six pour cent, et, dans ce cas, il n'est remboursé que la moitié du dommage survenu au navire, quille, agrès et apparaux.

Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage devient, en cas d'avarie, l'objet d'un règlement et d'un paiement séparés ; chaque paiement d'avarie vient en diminution du capital assuré. L'instant où finit chaque voyage est déterminé ainsi qu'il est dit au second paragraphe de l'article 3, et le voyage subséquent commence immédiatement après.

ART. 7. — Il n'est admis dans les règlements d'avaries sur corps, quille, agrès et apparaux, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer ; tous les remplacements à la charge des assureurs subissent une réduction d'un tiers sur le coût [illegible]

Cette réduction s'applique indistinctement [illegible] tures et main-d'œuvre ; toutefois elle [illegible] n'est que de quinze pour cent sur celui [illegible]

Ne sont jamais admis en avaries, les [illegible] de l'équipage ; il en est de même, des [illegible] pertes de câbles, ancres et ustensiles de [illegible] navires sur les lieux.

La quote-part de l'avarie grosse affectant [illegible] assureurs qu'autant qu'elle s'élève, sans [illegible] ou dix pour cent, conformément aux ind[illegible] des assureurs, et déposé au Tribunal de Commerce.

ART. 9. — L'avarie grosse et l'avarie particulière pour atteindre les taux respectifs indiqués aux [illegible]

ART. 10. — Sont franches d'avarie particulière, [illegible] comme tels au tableau mentionné à l'article 8, à moins d'exception formelle stipulée dans la présente police.

Toutefois, si le navire a fait naufrage, s'il y a eu échouement avec bris, échouement d'un port de relâche à la suite d'échouement avec bris, incendie, l'avarie particulière sera remboursée, [illegible] riel éprouvé par la marchandise s'élève :

à CINQ POUR CENT sur les vins . . . . . \

à TROIS POUR CENT sur les autres liquides . . . . . /

à TROIS POUR CENT sur toutes autres marchandises sujettes au présent article.

Sont exemptes de toute avarie particulière, [illegible] la rouille et à l'oxydation. Néanmoins à l'[illegible] provenant d'une diminution de quantité, est remboursée [illegible] trois pour cent.

ART. 11. — Lorsque les avaries particulières [illegible] nent directement de pillage, de frais ou dépenses [illegible] s'élèvent à trois pour cent, elles sont remboursées non obstant les taux stipulés aux articles 8 et 10.

ART. 12. — Les pertes à la charge des assureurs sont, aussitôt justifications payées comptant et sans aucune retenue, au porteur [illegible]

ART. 13. — La présente assurance est faite sur bonnes nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi [illegible] à la lieue et demie par heure.

ART. 14. — Les contestations élevées entre les assureurs au sujet de l'exécution de la présente police, sont jugées [illegible] les deux premiers sont nommés par chacune des parties [illegible] les arbitres ainsi nommés, avant de prendre connaissance [illegible] de désaccord, la nomination de ce troisième arbitre sera faite [illegible] de Commerce. Les parties se réservent la faculté d'appel.

TAUX AUXQUELS SE REMBOURSE L'AVARIE PARTICULIÈRE

d'après le Tableau déposé au Tribunal de Commerce

Les articles précédés d'un astérisque sont répétés dans ce tableau à des taux différents, en raison de l'emballage, du lieu de provenance, etc.*

3 pour cent.

Alquifoux
Argent vif
Bauxite
Blanc de Crême.
Bleu d'azur
**Bois de toute espèce*
**Bois de teinture en bûches.*
Bonneterie
Borax
Brai
**Cacao en barriques*
**Café en balles et en barriques non spécifié au présent tableau*
**Cannelle et cassia en caisses.*
Céruse
Ciment
Cire
Clous de girofle
Cobalt
**Cochenille en barriques et Colon* (*suron*).
**Dentelles de fil de lin, coton et soie, en caisses de métal soudé*
Dents d'éléphants
Draps
Ecailles de tortues
Essences en estagnons
Etoffes de laine, de lin et de coton
Fils de coton, de lin et de laine
**Gingembre en barriques*
Graines
Habillements neufs
Indigo
**Laine lavée*
Limaille
Litharge
Maïs
Manufactures en cuivre de Marbre (*métal soudé*
Matériel d'artillerie
Miel
Minium
Noix de muscade
Opium
Perlasse
Piment
**Poivre en balles*
Potasse
Résine
Rubannerie

Soie et soieries
Suif
Thé
**Toiles et toileries en caisses*
Vanille
Vélanède
Vert de gris

5 pour cent.

Alizari
**Alun en barriques*
**Cannelle et Cassia en balles, nattes et fardelles*
**Cigares en doubles caisses.*
**Cochenille en sacs*
Colle de poisson
**Cordages goudronnés*
**Farine en barils*
Garances
**Gingembre en sacs et balles*
Gomme
„ élastique et caoutchouc
**Lin en barriques*
Quinquina
**Riz en barriques*
Rocou
Safran
**Soufre en canons et en fleur*
**Tabac en boucauts*

10 pour cent.

**Alun en grenier*
Amandes en barriques
Amidon
Anis
Anchusées
**Bois de teinture moulu*
Brosserie
Bouchons
Bougies
**Cacao en balles*
Cachou
**Café en grenier*
**Café venant du Brésil, de Cuba, d'Haïti*
Camphre brut et raffiné
Cantharides
Carton
Chandelles
Chanvre
**Chapeaux de feutre*
Chaussures
**Chicorée en tonnes*
**Cigares en simples caisses.*
**Cordages non goudronnés.*
Corinthes en barils et bottes
Cornes
Couleurs préparées
Couperose
Crême de tartre
Orins
**Cuirs secs en poil et salés verts*
**Cuirs tannés*
Curcuma
**Dentelles de fil de lin, coton etsoie, en d'autres emballages qu'en métal soudé.*
Drogueries non dénommées
Ecorces de chêne
Eponges
Fanons de baleine
**Farine en sacs*
Fils d'or et d'argent
Gants de peau
Grains et graines
Harnais et selleries
Horlogerie
Huile de palme et de coco. Jus de réglisse
Lacque
**Laine lavée à dos*
Légumes secs
Liège en planches
Lin en balles

Livres et articles de librairie
Macaroni [illegible]*rie*
Manganèse
Muroxan
Mercerie
Meubles neufs
Nacre de perle
Nattes
Nitrate de soude
Noir de fumée
Noix de galles
Ocre
Orangettes
Orseille
**Papier*
Parapluies et parasols
Pastel
Peaux de lièvre et de lapin pour fourrures et pelleteries
Pelures de Cacao
**Plumes à écrire*
Poils
Poisson sec et salé
**Poivre en trac*
Quercitron
Rhubarbe
**Roseaux et Rotins fabriqués*
Safranum
Sagou
Salpêtre brut et raffiné
Salsepareille
Savon
Séné
Soie de porc
Soude
**Soufre en grenier*
Sucre en caisses, barriques, barils, nattes et balles
Sucre en pain et Candi en caisses et barriques.
Sumac
**Tabac en balles, sirons et paniers, côtes de Tabac, Tabac fabriqué*
Tapioca
Tartres
Teintures non dénommées
Térébenthine
**Toiles et toileries en balles à voiles*
Tournesol
Tourteaux
Vitriol bleu
Voitures

Argent en lingots
Bijouterie
Bimbeloterie
Bois de reuillisse
[illegible]
Chanvre
Chaux
**Chicorée en vrac*
Confitures
Conserves
Cordes havanes
**Cuirs salés secs et rognures*
Dames-Jeannes (*de Cairo*
Ecorces de citrons&oranges
Epinglles
Espèces monnayées
Faïences
Fils de fer et de laiton
Fleurs artificielles
Foin
Fromages
Fruits secs et verts non Glacés (*dénommés*
Goudron
Gravures
**Habillements supportés*
Houblon
Instrumts. de toutes espèces
Jambons
**Laines en suint*
Liquides non mentionnés au présent tableau
Lithographies
Manne
Mécaniques
Métaux sujets à la rouille ou à l'oxydation
Minerai
Mobilier, quand il a servi
Modes (*articles de*)
Or en lingots
**Papier à meubler*
Parfumeries et essences
Passementerie d'or et d'argent
Pierres et briques [illegible]*vent à navier*
**Plumes autres qu'à écrire*
Porcelaines
Poudre à canon
**Riz en sacs*
**Roseaux et Rotins bruts.*
Sel
Sirop
Tableaux
Verreries
Viande

S. F.

Aux conditions générales qui précèdent, et à celles particulières qui suivent, les Soussignés assurent respectivement les sommes désignées par chacun d'eux, à M

demeurant à *agissant pour le compte de qui il peut appartenir, pour le voyage d*

par le Navire *sous Pavillon*

Capitaine *ou tout autre à sa place, et de quelque manière que le nom du navire et celui du Capitaine soient orthographiés, et moyennant la prime de*

CLAUSES 1900.

I. Les articles 10 et 11 de la Police d'Anvers sont abrogés et remplacés par ceux qui suivent :

ART. 10. Sont franches d'avarie particulière, les marchandises désignées comme telles au tableau mentionné à l'article 8, à moins d'exception formelle stipulée dans la présente police.

Toutefois, dans les cas de naufrage, d'incendie, d'échouement, d'abordage, ou de déchargement avec secours étranger à la suite de relâche forcée, l'avarie particulière est remboursée dès que le dommage matériel éprouvé par la marchandise s'élève à TROIS POUR CENT, déduction faite, pour les vins et les autres liquides, du coulage ordinaire non à charge des assureurs et dont la fixation sera au besoin déterminée par des experts.

Sont également franches d'avarie particulière, les marchandises sujettes à la rouille ou à l'oxydation. Néanmoins, à l'égard de ces dernières, la perte provenant d'une diminution de quantité, est remboursée dès qu'elle s'élève à TROIS POUR CENT.

ART. 11. Lorsque les avaries particulières sur les marchandises proviennent directement de pillage, de frais ou dépenses faits en route, elles sont remboursées quelque minimes qu'elles soient, nonobstant les taux stipulés aux articles 8 et 10.

II. Sauf stipulation contraire, les conditions particulières suivantes font partie de l'assurance :

A. Tous risques d'allèges, soit à l'embarquement, soit au débarquement, séjournant, suivant, ou accompagnant le navire au passage des barres ou en tous lieux quelconques sont a la charge des assureurs.

B. Dans le cours du voyage couvert, les assureurs autorisent sans surprime et sans interruption de leurs risques, pour les expéditions par vapeurs ainsi que pour les risques d'intérieur, toutes échelles directes ou rétrogrades, toutes déviations de route, tous transbordements et toutes réexpéditions. Pour les expéditions par voiliers de mer les mêmes garanties sont accordées moyennant surprime, s'il y a lieu. Les risques de séjour sur terre et sur eau sont compris dans l'assurance.

C. En cas de glaces ou craintes de glaces, tous changements dans le voyage, la destination et les voies et moyens de transport, tous séjours en quelque lieu que ce soit et toutes réexpéditions sont aux risques des assureurs, sauf surprime à payer, si ces modifications sont du fait de l'assuré et eussent, en l'absence de glaces, donné lieu à surprime.

D. En cas d'autres modifications non prévues par la présente police, dans le voyage, l'itinéraire ou les conditions de transport, les effets assurés n'en demeurent pas moins couverts sans interruption, sauf surprime à payer aux assureurs.

E. Pour les risques de terre compris dans l'assurance, les assureurs prennent à leur charge pendant le trajet par chemin de fer et par terre, et pendant le séjour à terre dans les stations et autres lieux, tous dommages et pertes quelque minimes qu'ils soient, causés par incendie, inondation, débordement de rivières, trombe, avalanche ou chute de neige, fonte ou débâcles de glaces, éboulement de montagnes, affaissement de routes, écroulements de ponts, bâtiments, rails, tunnels ou autres travaux de chemin de fer, collision entre convois, explosion de chaudières à vapeur, déraillement, chavirement ou bris des wagons ou voitures, ruptures de chaînes d'attache des wagons de chemin de fer, chute des marchandises dans l'eau ou dans les précipices, et autres accidents attachés au transport par chemin de fer et par terre.

F. En cas de risques de terre à ANVERS, les art. 19 et 20 des conditions d'assurance contre incendie de la BOURSE D'ANVERS du 1er Mai 1895 sont compris dans l'assurance.

G. Les clauses d'irresponsabilité et toutes autres conditions des connaissements et chartes-parties ne préjudicient pas à l'assurance ; les assureurs acceptent les aggravations de risques qui en résultent. Il en sera de même pour les contrats de transports à l'intérieur.

H. Lorsque d'après le contrat d'affrètement, le règlement des avaries communes doit se faire d'apres les regles d'YORK et d'ANVERS, il sera obligatoire pour les assureurs.

Les avaries communes et en frais dues ou déboursées avant arrivée à destination ne viendront pas en diminution du capital assuré. Les assureurs auront à intervenir à la constitution de tous dépôts de garantie et cautions et au paiement des débours inhérents a des pertes et avaries a leur charge, au lieu et place de l'assuré, s'il le requiert.

I. Le vol est compris parmi les risques garantis et remboursable en tous cas, quelque minime qu'il soit.

J. Les assureurs renoncent aux fins de non recevoir opposables à l'assuré qui n'aurait pas exercé contre eux dans les délais requis les protestations et actions en justice prévues par les articles 232 et 233 du Code de Commerce.

K. Les contestations sont jugées au lieu ou le contrat est souscrit par les assureurs.

CLAUSES CONVENTIONNELLES

1. **Perte pendant l'embarquement et le débarquement.** — Toute perte totale ou partielle occasionnée par les opérations d'embarquement, de débarquement et de transbordement, sera remboursée intégralement sans égard aux franchises et séries prévues par la police, lorsqu'elle provient de chute à l'eau.
2. **Séries.** — L'assuré aura droit à règlement d'avaries et délaissement séparé sur chaque navire, allège ou autre mode de transport ou de séjour, ainsi que sur chaque intérêt distinct et sur chaque genre de marchandise, sans préjudice du droit au règlement séparé des avaries sur chaque série convenue; les séries se formeront d'après l'ordre des marques, numéros ou autres signes ou d'après l'ordre de débarquement au choix des assurés, à défaut de stipulation contraire.
3. **Pontée.** — Les marchandises chargées sur le pont sont couvertes par la présente police ; le remboursement de la perte quelque minime qu'elle soit, provenant de jet, feu, enlèvement par les lames et bris à la suite de désarrimage, sera à la charge des assureurs. Si pareil chargement a eu lieu par le navire de mer du consentement des chargeurs, il sera dû double prime et les assureurs seront affranchis, de toute avarie particulière matérielle occasionnée par l'humidité, comme conséquence de ce mode de chargement
4. **Vente en cours de voyage** — En cas de vente ou de condamnation de marchandises ailleurs qu'à destination et de responsabilité des assureurs, l'indemnité due pour avaries particulières à charge de l'assurance de la marchandise sera égale à la valeur assurée moins le net produit éventuel, déduction faite de tous les frais et du fret encore exigible. L'ensemble de l'intérêt assuré répond du fret et des frais s'ils excèdent le produit de la portion non arrivée. En cas d'insuffisance de cet ensemble, l'assurance du fret payable à destination, si elle existe, sera appelée à y suppléer.
5. **Délaissement.** — En cas de délaissement de la marchandise, il comprendra à charge de l'assureur, le frêt encore exigible.
   Le délaissement pour défaut de nouvelles, pourra avoir lieu après.....
   ou au choix de l'assuré lorsque le bâtiment sera réputé MISSING au Lloyds de Londres.
6. **Règlement « Valeur Entrepôt ».** — Le règlement des avaries particulières à destination aura lieu « Valeur à l'entrepôt » lors même que les constatations auraient eu lieu à l'acquitté et la quotité du dommage calculée sur cette base, sera remboursée au prorata de la valeur assurée.

b) Echouement. — C'est l'immobilisation d'un navire sur un banc de sable, bas-fond ou récif, de telle sorte qu'il y demeure engagé. On distingue l'échouement simple et l'échouement avec bris. Le bris est absolu si le navire est entièrement disloqué; il est partiel s'il a simplement provoqué une voie d'eau. Si l'échouement est volontaire, il peut rentrer en avarie grosse.

c) Abordage. — L'abordage est la rencontre de deux bâtiments qui s'entrechoquent. Le heurt est une circonstance essentielle; c'est ainsi que le fait pour un navire de faire sombrer une allège à la suite du remous produit sur son passage, sans qu'il y ait eu contact, ne constitue pas abordage. Il ne suffit pas non plus d'un heurt contre un obstacle quelconque: jetée, quai, épave flottante ou même navire-ponton. Ces cas se nommeraient collision, mais non abordage.

L'abordage est fortuit ou fautif. Dans le premier cas, les dommages sont supportés par les choses qui les ont éprouvés; dans le second cas, ils le sont par le navire à bord duquel la faute a été commise. La présence du pilote ne fait d'ailleurs pas obstacle à cette responsabilité. S'il y a faute commise à bord des deux navires, il est fait masse des dommages, lesquels sont supportés par les deux navires dans la proportion de la gravité de leurs fautes respectives. Le tribunal fixe ces proportions. Dans tous les cas, l'assureur est responsable.

d) Relâche. — C'est le fait pour un navire qui entre et séjourne dans un port autre que celui de destination. La relâche forcée est au risque de l'assureur; la relâche volontaire ne l'est que pour autant que la baraterie du patron soit couverte.

e) Changement de route, de voyage et de vaisseau. — Les changements forcés sont toujours à charge des assureurs. Les clauses de 1900 autorisent sans surprime pour les expéditions par vapeur (moyennant surprime pour les voiliers) tous transbordements, réexpéditions, échelles et déviations de route.

f) Jet. — Le jet est l'action pour le capitaine de faire jeter par dessus bord une partie de la cargaison ou du navire, afin

d'alléger le navire et de le sauver ainsi que le reste du chargement. Le jet est au risque de l'assureur, sauf son recours en avarie commune.

g) Pillage. — C'est toute rapine commise sur mer à force ouverte et en bande. Il ne se confond pas avec le vol, qui rentre dans la barraterie, s'il est commis par le capitaine ou l'équipage. Le risque de pillage sur terre n'incombe pas à l'assureur, sauf le cas de relâche forcée.

h) Vol. — Il est à la charge de l'assureur pour autant que la barraterie soit couverte et qu'il soit assimilable à celle-ci. Sinon il n'est pas fortune de mer; néanmoins, par les conditions de 1900, il est mis à charge de l'assureur.

i) Feu. — S'il provient de fortune de mer, il est à charge de l'assureur. S'il provient de la faute ou de la négligence du capitaine ou de l'équipage, il l'est aussi, parce que la police couvre la barraterie de patron.

j) Quarantaine. — Délai variable imposé aux navires avant leur entrée dans un port dans un but de salubrité publique. L'assureur répond des risques que court l'objet assuré pendant la quarantaine, mais il ne prend pas à sa charge les frais de quarantaine.

k) Guerre. — Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y ait convention expresse. Dans ce cas, ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non-reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Les risques de guerre sont indépendants de la déclaration de guerre; l'état de guerre existe souvent en fait avant de l'être en droit. Malgré son énumération limitative, la police d'Anvers compte parmi celles dont les conditions sont les plus favorables à l'assuré.

Mais lorsque les risques de guerre ne sont pas assurés, le fait de guerre modifie les conditions du voyage au point que

la police se trouve résiliée de plein droit. Si le fait survient tandis que le navire est en mer, la résiliation a lieu lorsque le navire est ancré au premier port qu'il aura atteint. Cette disposition de la loi belge est particulièrement défavorable à l'assuré. Ainsi un importateur fait assurer un chargement de grains venant par navire belge des Indes à Anvers. Le capitaine apprend à Aden que la Turquie est en état de guerre avec la Belgique et que les troupes occupent une rive du Canal de Suez : il décide de changer sa route et de gagner Anvers en faisant le tour de l'Afrique. L'assurance contractée sans couvrir les risques de guerre se trouve résiliée et le navire voyage depuis Aden sans la moindre assurance.

D'autre part, si par suite d'un fait de guerre l'assurance des risques ordinaires vient à être résiliée et que l'assuré contracte une assurance risques de guerre, la loi belge met à charge de l'assureur des risques de guerre non seulement la réparation des pertes et dommages survenus par un fait de guerre, mais toutes les pertes sans distinction, même celles inhérentes aux fortunes de mer et survenant au cours de la navigation ordinaire en temps de paix (art. 204).

Le fait de guerre ne se présume pas; si les objets assurés viennent à périr, ils seront réputés perdus par fortune de mer, à moins que l'assureur ne fournisse la preuve que la perte est due à un fait de guerre.

Les risques de guerre d'après les autres polices. — En Angleterre, l'assurance maritime est tenue en principe de toutes les pertes, y compris celles résultant des risques de guerre. Il faut donc une convention spéciale pour supprimer de la police les termes qui engagent la responsabilité des assureurs relativement à des faits de guerre. La loi française met en principe les risques de guerre à charge des assureurs, mais les principales polices les excluent de la garantie ordinaire. Les assurances peuvent rester distinctes, les assureurs ne devant répondre que des risques qu'ils assument.

Les polices allemandes ne comprennent pas le risque de guerre, mais un fait de guerre n'entraîne pas la résiliation de la convention comme en Belgique.

l) Emeutes. — Ici il s'agit non d'un risque maritime, mais d'un risque terrestre.

m) Baraterie. — C'est tout préjudice volontaire causé aux armateurs, chargeurs ou ayants droit d'un navire par le capitaine ou une personne de l'équipage. Suivant la loi belge, la baraterie s'étend à la faute même légère, de sorte que sont assimilées à la baraterie les fautes de navigation, de manœuvre, d'arrimage, etc. D'après la police, l'assureur est dégagé de ce risque, si les trois circonstances suivantes se présentent simultanément: a) le capitaine est du choix des armateurs, propriétaires ou ayants droit du navire ; b) l'assurance est contractée en faveur des armateurs, propriétaires ou ayants droit du navire; c) la baraterie porte le caractère de dol ou de fraude.

n) Vice propre. — C'est un vice tel que les dommages qu'éprouve la chose trouvent leur origine en elle-même. Si le dommage constaté peut être aussi bien le résultat du vice propre que de la fortune de mer, le vice propre se présume et l'assureur ne sera tenu que si l'assuré fournit la preuve que le dommage provient de fortune de mer. Si la fortune de mer a aggravé ou développé le vice propre, l'assurance est responsable pour cette aggravation. Si le dommage est tel qu'il exclut la possibilité du vice propre, il rentre dans la règle ordinaire. L'assureur est toujours admis à faire la preuve que le dommage provient du vice propre.

o) Commencement et fin du risque. — A l'égard des marchandises, le temps du risque court du jour où elles ont été chargées dans le navire ou les allèges destinées à les y transporter. Il prend fin dès le déchargement et, d'après la police, au plus tard 21 jours après l'arrivée du navire. Des clauses particulières dérogent fréquemment à ces règles. Ainsi les polices couvrent souvent les marchandises dès la sortie des magasins ou entrepôts et jusqu'à leur entrée dans le magasin du réceptionnaire.

p) Délaissement. — Le délaissement est l'action par laquelle l'assuré délaisse l'objet à l'assureur contre paiement du montant intégral de la somme assurée. Il peut être fait en cas de prise ou d'arrêt d'une puissance étrangère; en cas d'arrêt de la part du gouvernement après le voyage commencé; en cas de naufrage, d'échouement avec bris ou d'innavigabilité par fortune de mer pour autant, ajoute l'art. 4 de la police, que la perte ou la détérioration s'élève aux trois quarts de la valeur; en cas de perte ou détérioration des choses assurées, si la perte ou la détérioration atteint au moins les trois quarts. Il peut se faire également après certains délais prévus : a) ces délais sont fixés dans chaque cas par les clauses conventionnelles de la police; pour les vapeurs, il est d'ordinaire de trois mois pour les destinations européennes et les ports de l'Amérique du Nord et du Sud; b) l'assuré a la faculté, sans attendre ce délai, de faire le délaissement dès que le navire est réputé « missing » (manquant) aux Lloyd's de Londres; c) l'assuré a encore le choix, d'après la loi maritime, de faire le délaissement si, après six mois expirés, à compter du jour du départ du navire, ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues, pour les voyages ordinaires, après un an pour les voyages au long cours, il déclare n'avoir reçu aucune nouvelle de son navire. Sont réputés voyages de long cours, ceux qui se font au-delà des limites ci-après déterminées : au sud, le 30e degré de latitude nord; au nord, le 72e degré de latitude nord; à l'ouest le 15e degré de longitude du méridien de Paris; à l'est le 44e degré de longitude du méridien de Paris. d) L'art. 4 de la police stipule encore d'autres délais, soit 6, 12 ou 18 mois suivant les voyages. En pratique, les assurés font d'ordinaire le délaissement dès que le bâtiment est réputé « missing ».

L'assuré n'est d'ailleurs jamais obligé de faire le délaissement; il a toujours le choix entre l'action en délaissement ou celle d'avarie, choix qu'il peut exercer aussi longtemps que l'assureur n'a pas accepté le délaissement. Seulement, si l'assuré se décide pour ce dernier, il faut qu'il le fasse dans certains délais. Ceux-ci, calculés à partir du jour de la réception

de la nouvelle de la perte, sont variables d'après les parties du monde où cette perte s'est reproduite et sont de 6, 12 ou 18 mois. De plus, l'assureur a le droit de sommer l'assuré de faire le délaissement endéans un mois, après quoi l'assuré ne serait plus recevable de le faire (art. 226 et 227 des Assur. mar.).

Le délaissement ne peut être ni conditionnel, ni partiel. Une fois signifié, accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement. L'assureur ne peut, sous prétexte de retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée. D'autre part, si l'assuré renonce au délaissement, il ne peut plus revenir sur sa renonciation. Cette dernière peut être expresse ou tacite; elle est tacite lorsque, par exemple, l'assuré dispose de la chose assurée ou néglige de faire le délaissement dans le délai prévu.

Le paiement par l'assureur s'effectue trois mois après la signification du délaissement, si la police n'a pas déterminé une autre époque.

Comment établit-on que la perte atteint les trois quarts de la valeur de la chose assurée ? On détermine d'abord la valeur totale réelle de la chose avant le sinistre; on détermine ensuite le montant de la perte. Ni les dommages immatériels, ni la perte sur le fret, ni les frais, ni la part dans la contribution pour avarie grosse ne peuvent entrer en ligne de compte pour atteindre le degré de perte requis.

Quand l'assuré a-t-il avantage à faire le délaissement ? Lorsque la valeur assurée de l'objet est supérieure à sa valeur réelle. Voici un exemple :

Valeur réelle d'une marchandise fr. 60.000. — Valeur assurée 66.000. — Echouement et détérioration à concurrence de 45.000. Si l'assuré fait le délaissement, il touche 66.000; l'action d'avarie ne rapporterait que 64.500 (soit les 3/4 de 66.000 plus la valeur du reste de la marchandise, 15.000). Des circonstances spéciales peuvent faire préférer, même dans ce cas, l'action d'avarie à l'action en délaissement. Si la valeur réelle de la marchandise est égale ou supérieure à la valeur

assurée, l'assuré n'a ni avantage ni désavantage à exercer le délaissement.

La police de Londres ne connaît pas le délaissement.

14. Abandon maritime. — Il ne faut pas confondre l'abandon avec le délaissement. Le premier est la faculté accordée à l'armateur de s'affranchir de sa responsabilité civile résultant des faits, engagements et fautes du capitaine, moyennant de délaisser le navire et le fret à ses créanciers, dans les conditions des art. 46 et 47 du Code de Commerce.

15. Avaries. — Sont réputées avaries toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément, ainsi que tout dommage qui arrive au navire ou aux marchandises depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

Les premières sont des *avaries frais* consenties volontairement en vue de diminuer les avaries matérielles, d'établir l'importance de celles-ci ou de faire valoir un recours contre l'auteur de la faute génératrice du dommage principal. Les secondes, ou *avaries matérielles*, sont occasionnées par les éléments ou par la faute de l'homme.

Il y a deux catégories bien distinctes d'avaries : les avaries communes ou grosses et les avaries particulières.

16. Dispacheurs. — Le compte d'avaries est établi par les dispacheurs. Ceux-ci sont des experts nommés à l'amiable ou par le Tribunal de Commerce et à son défaut par le juge de paix, si le déchargement se fait en Belgique. A l'étranger, ils sont nommés par le consul de Belgique ou un magistrat du lieu. Les intéressés peuvent évidemment discuter leurs conclusions devant le Tribunal qui rend les règlements exécutoires. Les règlements sont établis sur la foi des livres de bord, procès-verbaux, quittances de frais et de réparations, ainsi que des rapports d'expertise relatifs aux avaries au corps ou aux marchandises constatées à l'étranger ou au port de destination.

17. **Commissaires d'avaries.** — Les compagnies qui ne sont pas représentées sur place par une agence ou une direction ont recours à une catégorie spéciale d'intermédiaires qui gèrent leurs affaires sous la dénomination de commissaires d'avaries. Les polices émises à l'étranger indiquent généralement une liste de commissaires d'avaries auxquels les assurés, représentés par leurs réceptionnaires dans les pays de destination, auront à s'adresser pour faire effectuer toutes les constatations relatives aux avaries.

18. **Agents de Comités.** — Les grands organismes d'assurances qui représentent plusieurs compagnies ont en général dans les grands ports un agent attitré. Ainsi il y a l'agent des Lloyd's, des Assureurs de Paris, du Board of Underwriters, etc. Beaucoup de compagnies secondaires non-affiliées à ces organismes se réfèrent dans leurs polices à ces représentants pour les constatations des avaries les concernant.

19. **Avarie commune ou grosse.** — Si une avarie porte le caractère d'un sacrifice, c'est-à-dire d'un *dommage*, souffert *volontairement* et en vue d'un *bien commun*, et que cet acte a un *effet utile*, elle prend le nom d'avarie commune ou grosse. Sans la co-existence de ces quatre facteurs, il n'y a pas avarie commune, mais avarie particulière. L'avarie est dite commune parce qu'elle est faite dans l'intérêt de tout le monde et doit être supportée par tout le monde, c'est-à-dire l'armateur, le chargeur et le créancier du fret. L'exemple classique de l'avarie commune est le jet. Le capitaine peut y procéder lorsqu'il est surpris par une tempête violente et estime nécessaire d'alléger le navire pour le sauver du naufrage. Cet acte est, en principe, constitutif d'avarie commune, mais si le navire venait à sombrer malgré le sacrifice de la marchandise, ce jet n'ouvrirait plus l'action d'avarie commune, à raison de son inefficacité. Voici un exemple d'avaries-frais. Un navire s'échoue sur un banc de sable; le capitaine hisse les signaux de détresse et obtient l'assistance nécessaire moyennant une indemnité de cinquante mille francs. Les dépenses accessoires à l'avarie com-

mune, par exemple les frais d'expertise faits pour établir le dommage, sont également admises en avarie commune.

L'avarie commune met en présence deux intérêts: a) ceux de la *masse active* représentée par les créances de toutes les personnes qui ont subi le sacrifice constituant l'avarie commune; b) ceux de la *masse passive* ou « aventure » constituée par les débiteurs, c'est-à-dire le navire, la cargaison sauvée et le fret du voyage. Les dispacheurs établissent le montant du dommage et le répartissent entre ces trois éléments de la masse passive. Voici un bref exemple. Une avarie commune s'élève à fr. 100.000, à supporter au marc le franc par les trois intéressés: les marchandises pour fr. 500.000, le navire pour fr. 400.000 et le fret pour fr. 100.000. La valeur contributive totale s'élève donc à fr. 1.000.000. La quote-part contributive des trois intéressés sera, d'après un pourcentage de 10 % : pour les marchandises fr. 50.000, pour le navire fr. 40.000 et pour le fret fr. 10.000.

D'après quoi faut-il fixer la valeur contributive de chacun des trois intéressés ? Le navire et les marchandises sauvés contribueront pour leur valeur nette au lieu de déchargement, valeur établie par des experts désignés par les dispacheurs. Quant au fret, il contribue pour son montant net. Mais le fret non-payé et celui qui, ayant déjà été payé, est restituable, ne contribuent que pour la moitié de leur montant, exception prévue par le législateur en considération des frais de chargement, déchargement, etc. que l'armement doit exposer.

20. Mesures pratiques à prendre en cas d'avarie commune. — Lorsque le capitaine se trouve dans un cas d'avarie commune, il doit en faire mention dans son livre de bord. La marchandise sauvée devant contribuer à indemniser la masse active ou créancière, le capitaine ne la laissera pas suivre avant d'avoir obtenu certaines garanties dont l'importance sera fixée par les dispacheurs. De cette façon, l'armement est mis à même d'assurer le remboursement du sacrifice en prélevant de chacun une quote-part approximative.

L'assureur doit-il intervenir dans toutes ces questions ? Le

sacrifice et la contribution qui en est la conséquence atteignent l'armateur et le chargeur en dehors de toute question d'assurance, aussi bien quand il y a assurance que lorsqu'il n'y en a pas. La question n'offre d'intérêt qu'au point de vue du recours. Si l'assuré est propriétaire de la marchandise *sacrifiée*, il fait constater son dommage par son assureur, qui aura soin de faire intervenir le dispacheur à la constatation. Le dommage ainsi établi contradictoirement, l'assuré se le fait rembourser par son assureur et celui-ci, subrogé par le paiement dans tous les droits de son assuré, fera valoir les droits de ce dernier et obtiendra ultérieurement sur les bases du règlement la bonifcation de la chose assurée. Si l'assuré est propriétaire de la marchandise *épargnée* et ne doit payer de ce chef qu'un dépôt provisoire, l'assureur, en conformité de la lettre h) des clauses de 1900, constitue les garanties exigées par l'armateur. Lorsque la contribution finale incombant à la marchandise épargnée sera établie, il la paiera en lieu et place de l'assuré, en proportion de la somme assurée.

21. Règles d'York et d'Anvers. — La police d'Anvers stipule que les avaries communes sont réglées d'après les lois et usages du lieu de destination ou de celui où le voyage se termine légalement et qu'elles se paient quelque minimes qu'elles soient. Les dispositions de la loi belge ne sont donc applicables que si le navire termine son voyage dans les eaux belges. La lettre h) des clauses de 1900 ajoute que si, d'après le contrat d'affrètement, le règlement des avaries communes doit se faire suivant les règles d'York et d'Anvers, il sera obligatoire pour les assureurs.

Les règles d'York et d'Anvers sont des règles uniformes adoptées de commun accord par les représentants des grands groupements intéressés, chambres de commerce, associations d'armateurs et d'assureurs, à la suite de conférences tenues à Anvers en 1877 et à Liverpool en 1890. Celles votées par cette dernière sont encore actuellement en vigueur. Elles comprennent dix-huit articles et déterminent si et dans quelle mesure les dommages doivent être admis en avarie commune, bien

entendu, sous réserve de la co-existence des quatre éléments constitutifs de l'avarie commune mentionnés ci-avant. Vu leur importance, nous reproduisons ici ces dix-huit règles.

Règles d'York et d'Anvers 1890.

REGLE I. — *Jet de marchandises chargées sur le pont.*

Aucun jet de marchandise chargée sur le pont ne sera admis en avarie commune.

Sera assimilée au pont toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du navire.

REGLE II. — *Dommage causé par jet et sacrifice pour le salut commun.*

Le dommage causé au navire et à la cargaison conjointement ou séparément par ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau pénétrant dans la cale du navire par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun, sera bonifié en avarie commune.

REGLE III. — *Extinction d'incendie à bord.*

Le dommage causé au navire et à la cargaison conjointement ou séparément, par l'eau ou autrement, y compris le dommage résultant de l'échouement ou du sabordement d'un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord, sera réputé avarie commune; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage aux parties du navire, aux parties de la cargaison en vrac ou aux colis de marchandises qui auraient été en feu.

REGLE IV. — *Débris coupés.*

La perte ou le dommage éprouvé par le coupage des débris ou restants de bois ronds ou autres objets, déjà endommagés par fortune de mer, ne sera pas bonifié en avarie commune.

REGLE V. — *Echouement volontaire.*

L'échouement volontaire d'un navire dans des circonstances telles que, si cette résolution n'avait pas été prise, il aurait inévitablement sombré ou se serait échoué sur le rivage ou sur des rochers, ne sera pas considéré comme sacrifice, et le dommage occasionné au navire, au chargement et au fret, conjointement ou séparément par le fait de cet échouement, ne sera pas bonifié en avarie commune. Mais, en toute autre circonstance, l'échouement volontaire d'un navire pour le salut commun donnera lieu à la répartition en avarie commune des pertes et dommages qui en auront été la conséquence.

REGLE VI. — *Forcement de voiles. — Dommages ou perte de voiles.*

Le dommage aux voiles et espars ou leur perte, ayant pour cause les efforts faits pour renflouer le navire ou pour le placer plus haut sur la côte en vue du salut commun, sera bonifié en avarie commune; mais

le navire étant à flot, aucune perte ou dommage causé au navire, à la cargaison et au fret, conjointement ou séparément, en forçant les voiles, ne sera admis en avarie commune.

REGLE VII — *Dommage aux machines en renflouant le navire.*

Le dommage fait par les efforts tentés pour le renflouement aux machines et aux chaudières d'un navire, qui se trouve échoué dans une position périlleuse, sera admis en avarie commune quand il sera démontré qu'il est survenu à la suite de l'intention formelle de renflouer le navire pour le salut commun, en courant le risque de ce dommage.

REGLE VIII. — *Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage en résultant.*

Quand, pour renflouer un navire échoué, la cargaison, les charbons de la soute et les provisions du navire, ou l'un de ces objets seulement, auront été déchargés, le coût extra de l'allègement, le loyer des allèges et les frais de rembarquement (s'ils ont été encourus), ainsi que la perte ou le dommage qui en sera résulté, seront admis en avarie commune.

REGLE IX. — *Cargaison, objets d'inventaire du navire et provisions brûlés comme combustible.*

La cargaison, les objets d'inventaire du navire et les provisions, ou l'un de ces objets seulement, qu'il aura fallu brûler comme combustible pour le salut commun au moment du danger, seront admis en avarie commune quand, et seulement quand, un ample approvisionnement de combustible avait été embarqué; mais la quantité estimée de charbon qui aurait été consumée, calculée à la valeur courante au dernier port de départ du navire et à la date de son départ, sera portée en compte à l'armateur du navire et portée au crédit de l'avarie commune.

REGLE X. — *Dépenses au port de relâche, etc.*

a) Quand le navire sera entré dans un port ou lieu de relâche ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement, par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cela nécessaire pour le salut commun, les dépenses pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et quand il sera parti de là avec sa cargaison primitive ou avec une partie seulement, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu, qui auront été la conséquence de cette entrée ou retour, seront également admises en avarie commune.

b) Les frais de débarquement de la cargaison d'un navire, soit au port ou lieu de chargement, soit au port d'ordres ou de relâche, seront admis en avarie commune, si le débarquement était nécessaire pour le salut commun ou pour pouvoir réparer les dommages au navire causés par sacrifice ou par accident pendant le voyage, si ces réparations étaient nécessaires pour pouvoir continuer le voyage en toute sécurité.

c) Quand les frais de débarquement de la cargaison d'un navire sont admissibles en avarie commune, les frais de mise en magasin et de rembarquement de cette cargaison à bord de ce navire, ainsi que tous les frais de magasinage de cette cargaison, seront également ainsi

admis. Mais quand le navire aura été condamné ou qu'il ne continue pas son voyage primitif, aucuns frais de magasinage encourus après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ne seront admis en avarie commune.

d) Si un navire en état d'avarie se trouve dans un port ou lieu dans lequel les réparations pourraient être effectuées, de manière à ce qu'il pourrait continuer son voyage avec toute sa cargaison et si, en vue de réduire les dépenses, il est remorqué de là jusqu'à un autre port ou lieu de réparation ou jusqu'à son port de destination, ou si la cargaison en tout ou en partie est transbordée sur un autre navire ou autrement réexpédiée, alors le coût extra de ces remorquage, transbordement et réexpédition ou de l'un de ces modes seulement (jusqu'à concurrence du montant des dépenses extraordinaires épargnées), sera payable par les divers intéressés dans l'expédition, proportionnellement à la dépense extraordinaire épargnée.

REGLE XI. — *Gages et nourriture de l'équipage dans le port de relâche, etc.*

Quand le navire sera entré ou aurâ été détenu dans un port ou lieu dans les circonstances ou pour les réparations à faire, ainsi qu'il est mentionné dans la règle X, les gages dus au capitaine, aux officiers et à l'équipage, ainsi que le coût de leur nourriture pendant la période extraordinaire de détention dans ce port ou lieu et jusqu'à ce que le navire aura été, ou aurait dû avoir été remis en état de continuer son voyage, seront admis en avarie commune. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les gages et la nourriture du capitaine, des officiers et de l'équipage qui seront encourus après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage, ne seront pas admis en avarie commune.

REGLE XII. — *Dommage à la cargaison en déchargeant, etc.*

Le dommage ou la perte inévitablement subi par la cargaison, par suite des opérations du déchargement, de l'emmagasinage, du rechargement et de l'arrimage sera bonifié en avarie commune, quand le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune.

REGLE XIII. — *Déduction du coût des réparations.*

En faisant la répartition des réclamations en avarie commune, les réparations admises sont sujettes aux déductions suivantes pour différence du vieux au neuf, savoir:

Dans le cas de navires en fer ou acier, depuis la date de leur premier enregistrement jusqu'à la date de l'accident.

La première année (A).

Toutes les réparations seront admises en entier, excepté la peinture ou l'enduit de la carène, dont un tiers sera déduit.

De 1 à 3 ans (B).

Un tiers sera déduit des réparations et du renouvellement des bois de la carène, des mâts et espars, des meubles, de la tapisserie, de la vaisselle métal et verre, ainsi que des voiles, gréement, cordages, écoutes et haussières (autres qu'en fil de fer et chaîne), tentes, prélarts et peinture.

Un sixième sera déduit des gréement, cordages et haussières en fil de fer, des chaînes-câbles et chaînes des machines auxiliaires, treuils à

vapeur et accessoires. Les autres réparations seront admises en entier.

De 3 à 6 ans (C).

Les déductions seront faites comme dit ci-dessus sous la clause B, excepté qu'un sixième sera déduit du fer des mâts et espars et des machines (y compris les chaudières et leurs accessoires).

De 6 à 10 ans (D).

Les déductions seront faites comme dit ci-dessus, sous la clause C, excepté qu'un tiers sera déduit du fer des mâts et espars, des réparations et du renouvellement de toutes les machines (y compris les chaudières et leurs accessoires), et des haussières, cordages, écoutes et gréement sans exception.

De 10 à 15 ans (E).

Un tiers sera déduit de toutes les réparations et de tous les renouvellements, excepté du fer et de la carène, du ciment et des chaînes-câbles, dont il sera déduit un sixième. Les ancres seront allouées en entier.

Au-delà de 15 ans (F).

Un tiers sera déduit de toutes les réparations et de tous les renouvellements. Les ancres seront allouées en entier. Un sixième sera déduit des chaînes-câbles.

En général (G).

Les déductions (excepté sur provisions, objets d'inventaire, machines et chaudières) seront déterminées d'après l'âge du navire, et non pas d'après l'âge de l'objet particulier auquel elles s'appliquent. La peinture de la carène ne sera pas admise si la carène n'a pas été peinte pendant les six mois antérieurs à la date de l'accident. Aucune déduction ne sera faite sur un objet déjà vieux, réparé sans application de pièces nouvelles, ni sur provisions et objets d'inventaire qui n'auraient pas encore été employés.

Dans les cas de navires en bois ou composite :

Quand le navire n'aura pas encore un an, à compter de la date de son premier enregistrement jusqu'au moment de l'accident, il ne sera fait aucune déduction pour différence du vieux au neuf.

Après ce temps, il sera fait une déduction d'un tiers, sauf les exceptions suivantes :

Les ancres seront allouées en entier. Les chaîne-câbles ne subiront qu'une déduction d'un sixième.

Aucune déduction ne sera faite sur des provisions ou des objets d'inventaire qui n'auraient pas encore été employés.

Quant au doublage en métal, le coût sera alloué en entier sur la base du poids brut du métal enlevé du navire sous déduction du produit du vieux métal. Les clous, le feutre et la main-d'œuvre pour appliquer le nouveau doublage subiront une déduction d'un tiers.

Dans le cas de navires en général :

Pour tous les navires, la dépense à faire, pour redresser des pièces de fer courbées, y compris la main-d'œuvre pour enlever et replacer les pièces, sera allouée en entier.

Les loyers des bassins de radoub, y compris les frais de déplacement, camionnages, usage de bigues, ponts volants et de tous engins de bassins de radoub, seront alloués en entier.

RÈGLE XIV. — *Réparations temporaires.*

Aucune déduction pour différence du vieux au neuf ne sera faite du coût des réparations temporaires de dommages admissibles en avarie commune.

RÈGLE XV. — *Perte de fret.*

La perte de fret résultant d'un dommage à ou de perte de cargaison, sera bonifiée en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si le dommage à ou la perte de cargaison est ainsi bonifié.

RÈGLE XVI. — *Montant à bonifier pour cargaison perdue ou endommagée par sacrifice.*

Le montant à bonifier en avarie commune pour dommage à ou perte de marchandises sacrifiées, sera le montant de la perte que le propriétaire des marchandises aura éprouvée par là, en prenant pour base le prix du marché à la date de l'arrivée du navire ou de la terminaison de l'expédition.

RÈGLE XVII. — *Valeurs contributives.*

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs réelles des propriétés à la fin de l'expédition, en y ajoutant le montant bonifié en avarie commune pour les objets sacrifiés.

Du fret et du prix de passage en risque pour l'armateur seront déduits les frais de port et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune ou du sacrifice, mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été bonifiés en avarie commune.

De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais y relatifs depuis l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été bonifiés en avarie commune.

Les bagages des passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas signé de connaissement ne contribueront pas aux avaries communes.

RÈGLE XVIII. — *Règlement des avaries.*

A l'exception de toutes les dispositions formulées dans les Règles précédentes, le règlement des avaries communes se fera conformément à la loi et aux coutumes qui auraient servi de base au règlement, si le contrat d'affrètement n'avait pas contenu la clause que les avaries communes seront payables conformément à ces règles.

22. Avaries particulières. — La loi est laconique au sujet des avaries particulières; elle se borne à déclarer que « sont avaries particulières toutes celles qui ne sont pas avaries communes ».

23. Mesures à prendre en cas d'avaries particulières. — Si pendant le débarquement il se présente de l'avarie, il faut protester immédiatement contre le capitaine et le rendre responsable de l'avarie qu'on pourrait éventuellement mettre à sa charge pour mauvais arrimage ou pour toute autre cause, retenir provisoirement le fret jusqu'à concurrence du litige, prévenir immé-

diatement l'agent des assurances sur place et établir contradictoirement les causes et l'importance du dommage.

En cas d'avaries particulières, non à charge du capitaine, les intéressés, assurés et assureurs, désignent au besoin chacun un expert; ceux-ci s'entendent entre eux pour fixer le montant de l'avarie incombant aux assureurs. A défaut d'entente, un troisième expert est nommé par le Tribunal de Commerce. Le procès-verbal d'avaries dressé par ces experts est soumis à un dispacheur qui établit le règlement d'avaries final.

24. Franchises d'avarie. — La loi permet aux assureurs de se décharger de tous risques d'avarie particulière, comme d'ailleurs de tout risque d'avarie commune par la mention « franc d'avarie ». Cette clause vaut sauf pour les cas qui donneraient ouverture au délaissement.

Examinons donc successivement quels sont les degrés de la responsabilité que les assureurs peuvent accepter de courir. Evidemment la prime sera calculée en raison de l'importance du risque assumé.

a) *Franc de toutes avaries.* — Par l'insertion de cette clause, la garantie des assureurs est limitée à la perte totale ou à celle qui lui est assimilée, c'est-à-dire à celle qui permet le délaissement (perte des 3/4).

b) *Franc d'avaries particulières.* — Les assureurs peuvent également se contenter de prendre sur eux, en dehors des risques sub a), les risques résultant de l'avarie commune, à l'exclusion donc de toutes pertes résultant d'avaries particulières. Dans ce cas, ils assurent « franc d'avaries particulières ».

c) *Franc d'avaries particulières à des conditions spéciales.* — Les assurances qui se contractent avec cette condition couvrent non seulement la perte de la totalité ou des 3/4, mais aussi toutes pertes de moindre importance en cas de : a) naufrage, b) incendie, c) échouement, d) abordage, e) déchargement avec secours étranger à la suite de relâche forcée. Ici aucune autre cause ne donne droit à indemnisation (vol, casse, désarrimage, eau de mer, chute à l'eau, etc.).

d) *Remboursement intégral.* — Dans de rares cas, les assureurs remboursent intégralement toutes les pertes subies; cela se rencontre pour les petits voyages offrant peu de risques, par exemple pour les expéditions de grains par la voie fluviale.

e) *Franc d'avaries particulières sous un certain pourcentage,* ce qui correspond à l'expression : « *assuré aux pleines conditions* » (de la police d'Anvers).

Or, les pleines conditions de la police d'Anvers relatives aux marchandises se trouvent mentionnées aux art. 8 et 10 de cette police.

D'après l'art. 8, l'avarie particulière sur marchandises n'est à la charge des assureurs qu'autant qu'elle s'élève à 3,5 ou 10 %, suivant les indications d'un tableau arrêté ad hoc par les assureurs et déposé au Tribunal de Commerce.

Cela revient à dire qu'aucune avarie particulière n'est remboursée si l'avarie n'atteint pas 3 % pour certaines marchandises, 5 % pour d'autres et 10 % pour d'autres encore (parmi lesquelles les grains), suivant les indications de ce tableau. Si l'avarie atteint ces 3, 5 ou 10 %, elle est tout entière remboursée et non point seulement au-delà des 3, 5 ou 10 %.

En dehors des marchandises groupées ainsi en trois catégories, il y a une liste de marchandises dont parle l'art. 10 de la police et dont les avaries particulières ne sont pas remboursées à moins que le navire a) ait fait naufrage, b) ait été abordé, c) ait subi un déchargement avec secours étranger à la suite d'échouement ou de relâche forcée. Si une de ces conditions est remplie, l'avarie particulière sur ces marchandises est remboursée dès que le dommage s'élève :

à 5 % sur les vins,
» 3 % » » autres liquides,
» 50 % » toutes les autres marchandises.

En 1900, l'art. 10 de la police d'Anvers fut abrogé et remplacé par un autre aux termes duquel on maintient le principe de la franchise d'avarie particulière pour les marchandises spécifiées au tableau dont il a déjà été question, mais on ajoute — et c'est ici que le nouveau libellé est de beaucoup plus favorable aux assurés :

« Toutefois, dans le cas de a) naufrage, b) incendie, c) échouement, d) abordage, e) déchargement avec secours étranger à la suite de relâche forcée, l'avarie particulière est remboursée dès que le dommage matériel éprouvé par la marchandise s'élève à 3 %. »

En résumé, au point de vue de la franchise sous un certain pourcentage, on peut dire que cette franchise est la limite des avaries (particulières) qu'une chose assurée doit au moins atteindre pour que les avaries survenues puissent être mises à charge des assureurs. La police d'Anvers subdivise les marchandises en 4 grandes catégories : celles dont la franchise est de 3, de 5 et de 10 % (art. 8) ; enfin celles dont l'avarie n'est remboursée que si elle est la conséquence d'un des cinq cas prévus (art. 10 modifié en 1900). Si un de ces cinq cas s'est réalisé, l'avarie est remboursée dès qu'elle atteint 3 %. Ceci s'appelle « assurer aux conditions de l'art. 10 ».

Suivant la police d'Anvers, on admet, en vue d'atteindre la franchise prévue, le cumul de tout ce qui peut être regardé comme avaries et notamment l'avarie grosse, l'avarie particulière et les frais.

25. Police de Paris. — Il importe de dire ici un mot de deux polices importantes, celles de Paris et de Londres.

La police de Paris, déposée en 1857, est, en général, moins favorable que la police d'Anvers, en ce qui concerne les taux des franchises stipulés pour les diverses marchandises.

Le cumul des divers dommages et pertes n'est pas permis et il est tenu compte exclusivement des avaries particulières dans le calcul des avaries inférieures à la limite fixée pour atteindre la franchise.

Enfin la police de Paris diffère essentiellement de la police d'Anvers en ce que seul le montant des avaries qui *dépasse* la franchise est remboursé par les assureurs, tandis qu'à Anvers *toute* l'avarie est remboursée, pourvu qu'elle *atteigne* la franchise prévue.

Toutefois des tempéraments sont apportés à cette rigueur dans des cas particuliers et à l'égard de certaines marchandises

(les grains) quand la concurrence internationale exige ces sacrifices.

26. Police de Londres. — La police de Londres ignore complètement toutes les questions de franchise et par conséquent toutes les avaries sont remboursées, quelque minimes qu'elles soient, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire spéciale. Dans ce dernier cas, l'assurance est contractée « with average of x % » ce qui correspond à notre expression « avec franchise d'avarie particulière sous x % ».

La police usuelle de Londres contient la clause « franc d'avaries particulières ». Elle s'exprime par les lettres F. P. A., ce qui signifie : «warranted free from particular average, unless the vessel & or craft be stranded, sunk, burnt or in collision, with another vessel or ship, or loss or damage to the interest insured, be reasonably supposed to be owing to fire or contact, — other than collision with another ship or vessel, — of the craft and/or vessel, with any substance, ice includud, other than water ».

Il suffit donc qu'un des événements mentionnés se soit produit, sans que l'assuré doive faire la preuve que l'avarie subie par sa marchandise en est le résultat. Suivant la police d'Anvers, il faut que l'avarie soit la *conséquence* d'une des causes énumérées.

27. Différence de conditions. — La police d'assurance d'Anvers étant dans son ensemble plus favorable à l'assuré, celui-ci tiendra souvent à ce que sa marchandise soit assurée aux conditions de cette police. Le contrat de vente peut toutefois ne pas obliger le vendeur à assurer à ces conditions et peut ne prévoir que l'assurance aux conditions de Londres. De plus, toutes les marchandises vendues sur les marchés anglais et dans la plupart des pays d'outre-mer s'assurent aux conditions de Londres. On a résolu la difficulté en permettant d'assurer « la différence de conditions ». Cette différence, en donnant une plus-value à la police par suite d'une plus grande sécurité pour l'assuré, trouve sa compensation dans le taux de la prime; elle peut varier de 1/8 à 1/2 % suivant la différence, suivant la

provenance et suivant la nature de la marchandise. Ainsi, supposons une police anglaise F. P. A. On désire assurer le chargement aux pleines conditions, franc sous 5 %. La nouvelle police constatera la convention antérieure F. P. A. et reproduira la teneur des conditions primitives. Elle mentionnera qu'elle ne couvre que la différence entre ces conditions et les pleines conditions d'Anvers franc sous 5 %. En conséquence, les pertes non couvertes par la première police seront à charge des assureurs aux conditions d'Anvers et celles qui tombent sous le couvert de la police anglaise resteront à charge des assureurs anglais.

On peut également assurer la différence de conditions existant sous l'empire d'une même police par une nouvelle police. Une marchandise assurée aux conditions de l'art. 10 de la police d'Anvers, peut dans la suite être couverte franc sous 3, 5 ou 10 % aux pleines conditions de la même police d'Anvers.

28. Clauses 1900. — (Autres que celles relatives aux art. 10 et 11). — La police d'assurance d'Anvers a été complétée par une série de clauses introduites en 1900. Elles sont relatives aux modifications apportées aux art. 10 et 11 de la police primitive et à 11 clauses dont voici les principales :

a) L'assurance couvre la marchandise tant sur terre que sur eau depuis son point de départ jusqu'à son arrivée à destination, sans interruption, malgré les échelles directes ou rétrogrades, les débarquements et transbordements, les modifications dans le voyage, l'itinéraire ou les conditions de transport;

b) Les clauses d'irresponsabilité qui pourraient se trouver insérées dans les chartes-parties ou connaissements ne seront pas invoquées par l'assureur contre l'assuré;

c) Le vol est compris parmi les risques garantis et est remboursable en tout cas, quelque minime qu'il soit.

29. Les clauses conventionnelles. — Elles peuvent différer de police à police; d'ordinaire elles comprennent une dizaine d'articles, dont les cinq principaux sont les suivants :

a) Toute perte provenant d'une chute à l'eau au cours des opérations d'embarquement, de débarquement et de transbordement est remboursée intégralement sans égard aux franchises et séries prévues.

b) En cas de délaissement de la marchandise, il comprendra à charge de l'assureur le fret encore exigible.

En cas de défaut de nouvelles, le délaissement peut être fait par l'assuré après x mois ou dès que le navire sera réputé « missing » au Lloyd's de Londres.

c) Le règlement des avaries particulières à destination aura lieu « valeur à l'entrepôt » et non « à l'acquitté ».

d) Comme la plupart des polices sont souscrites par plusieurs assureurs et afin d'éviter des procès longs et onéreux provoqués par quelque assureur récalcitrant, il est stipulé que pour toute mesure de sauvetage, pour le règlement des pertes et avaries, etc., la minorité doit se conformer à la décision prise par la majorité en capital assuré.

e) L'assuré aura droit à règlement d'avarie et délaissement sur chaque série convenue.

30. Séries. — Suivant la police originale d'Anvers, sans aucune modification ni clause conventionnelle, on cumule les avaries particulières survenues dans les diverses cales sur l'ensemble de la partie assurée, ceci afin d'atteindre la franchise. La marchandise étant ainsi assurée en bloc et l'assurance portant par conséquent sur une valeur assez considérable, l'avarie devra être relativement importante pour que la franchise soit atteinte. On a tâché de corriger ce que cette situation pouvait présenter de défavorable pour l'assuré en divisant les marchandises assurées par une même police, en parties distinctes appelées séries, représentant chacune un capital particulier sur lequel porte le calcul de l'indemnité réclamée. Plus l'avarie se concentre sur un moindre nombre de séries, plus le taux de l'avarie augmente et plus grande est l'indemnité que reçoit l'assuré.

Quand les marchandises sont de nature et de marques différentes, elles font, de droit, l'objet de séries différentes, comme constituant des choses différentes. Pour les marchandises de même nature et de mêmes marques, les séries s'établissent d'après les numéros des factures ou d'après l'ordre de débarquement, suivant arrangement avec l'assureur. Les clauses conventionnelles prévoient que le choix en est laissé à l'assuré.

Si la marchandise est chargée en vrac, on prévoit d'habitude qu'un règlement d'avarie se fera séparément pour chaque cale et chaque partie, sur la valeur de la marchandise encore à bord au moment du sinistre. Cette dernière condition peut avoir une grande importance. Supposons, en effet, un chargement assuré aux pleines conditions avec franchise de 10 %. Au moment de l'accident plus de 9/10 du chargement sont déjà débarqués. Si on n'a pas eu soin de stipuler ce qui précède, l'assureur est en droit, même en cas de perte totale, de refuser tout paiement, parce que le sinistre n'atteint pas les 10 % de franchise.

L'assurance par séries n'est pas toujours favorable à l'assuré, quoique ce soit d'ordinaire le cas. Quelques exemples illustreront mieux cette théorie.

Supposons un chargement de 2.000 sacs de grains répartis également entre 4 cales, soit 500 sacs par cale. La franchise est de 3 %. Si un incendie se déclare et qu'on parvient à l'éteindre lorsque seulement 50 sacs se trouvant dans la première cale auront été détruites, l'assuré n'obtient rien si l'assurance n'est pas contractée avec la clause relative aux séries. En effet 3 % sur 2.000 sacs exige la destruction de 60 sacs avant le remboursement des avaries.

L'assuré peut, dans certains cas, avoir intérêt à ce que les avaries des différentes cales ou des différents lots soient cumulées pour atteindre la franchise.

Par exemple si, sur un connaissement ou une série de connaissements d'une même partie composée de 1.200 tonnes, on a chargé dans une première cale 1.000 tonnes et le solde de 200 tonnes dans une seconde cale, et que dans la première cale il se produit une avarie s'élevant à 2 % tandis que dans la seconde, l'avarie s'élève à 15 %, les assureurs ne seront tenus de rembourser que cette dernière avarie, soit la contre-valeur de 15 % sur 200 tonnes ou 30 tonnes. Ils refuseront de rembourser la valeur des 2 % sur 1.000 tonnes, soit 20 tonnes, tandis que si le règlement se faisait sur tout le chargement, sans tenir compte des cales, la franchise totale de 3 % sur 1.200 tonnes s'élèverait à 36 tonnes et serait largement atteinte voire dépassée, par l'avarie globale des 30 + 20 tonnes = 50 tonnes.

Néanmoins on peut dire que d'ordinaire plus les séries sont

réduites, plus facilement sera atteinte la franchise et plus avantageuse par conséquent sera l'assurance au point de vue de l'assuré.

31. Assurance suivant les contrats de la Chambre arbitrale. — Les contrats de la Chambre arbitrale n'exigent pas pour les affaires c. i. f. l'assurance aux pleines conditions de la police d'Anvers, ils se contentent de l'assurance aux conditions ordinaires du Lloyd's de Londres F. P. A. Si les documents ne couvrent pas les risques à des conditions au moins équivalentes à celles-ci, le vendeur doit donner une garantie satisfactoire pour toutes les conséquences pouvant résulter de la différence de conditions. Cependant le vendeur peut, sans autre garantie, pour le tout ou une fraction de la marchandise, fournir l'assurance aux conditions : a) de la police de Paris, dernier imprimé en cours, avec remboursement intégral des avaries particulières dès qu'elles s'élèvent à 3 % sur chaque espèce de marchandise et cale par cale ou b) aux pleines conditions de la police d'Anvers, mais avec franchise d'avaries particulières sous 3 % par cale et ou chaque espèce de marchandise.

§ 10. — *Charte-partie.*

En dehors du connaissement ou du delivery order et de la police d'assurance (remplacée, le cas échéant, par le certificat ou la lettre d'assurance), le chargeur pourra éventuellement devoir joindre aux documents la *charte-partie,* notamment si le navire a été affrété pour une cargaison entière et que les connaissements, ou bien font défaut, ou bien se réfèrent à la charte-partie, par exemple pour les conditions de débarquement, les jours de planche, les surestaries, le fret, etc.

La charte-partie est l'acte qui constate le louage d'un navire. Elle doit son nom aux anciens usages maritimes qui consistaient à couper en long l'original du traité, dont chaque intéressé gardait une partie (la moitié). En cas de contestation, et lorsqu'il s'agissait de prendre connaissance du contenu de la convention, l'on réunissait les deux parties.

1. **Principales chartes-parties.** — Les principales chartes-parties en usage pour le transport des grains sont énumérées ci-dessous. Nous y ajoutons les dénominations anglaises correspondantes et les mots de code par lesquels elles sont d'ordinaire désignées.

1) Azoff *(Azoff Berth Contract)*. Mot de code : Azcon.
2) Danube *(Danube Berth Contract)*. Mot de code : Dancon.
3) Sulina et Kustendjé *(Sulina and Kustendje Berth Contract)*. Mot de code : Sulcon.
4) Bulgarie *(Bulgarian Berth Contract)*. Mot de code : Bulcon.
5) Mer Noire *(Black Sea Berth Contract)*. Mot de code : Russcon.
6) Charte-partie Azoff 1890 *(The 1890 Azoff Charter-Party)*.
7) Charte-partie Mer Noire 1890 *(The 1890 Black Sea Charter-Party)*.
8) Charte-partie Danube 1890 *(The 1890 Danube Charter-Party)*.
9) Charte-partie de La Plata 1914 *(River Plate Charter-Party 1914 Homeward)*. Mot de code : Centracon.
10) Australie *(Australian Grain Chartering Committee 1920)*.

2. **Clauses principales.** — Un grand nombre de clauses sont communes à toutes les chartes-parties énumérées ci-dessus. Voici celles qui s'appliquent aux chartes-parties *Azoff, Danube, Sulina, Bulgarie, Mer Noire.*

Les taux d'affrètement sont calculés par « *unit* » ou unité, correspondant à un certain nombre de tonnes, soit pour le froment, le maïs, les pois, fèves et millets : 2.240 livres anglaises ou 1.015 kilogrammes; pour le seigle : 2.220 lbs ou 1.006 kg.; pour l'orge : 2.050 lbs ou 929 kg.; pour l'avoine : 1.600 lbs ou 725 kg.

La vitesse de chargement et de déchargement est à convenir dans chaque cas particulier.

Les surestaries sont comptées à raison de £ 25 par navire jusqu'à 4.000 tonnes, £ 30 par navire jusqu'à 5.000 tonnes, £ 35 par navire de 5 à 6.000 tonnes, £ 40 par navire au-delà de 6.000 tonnes.

L'affréteur ne peut faire subir au navire des surestaries dépassant quinze jours; passé ce délai, les frais de surestaries sont dus et l'affrètement peut être résilié. Ces taux de surestaries peuvent être modifiés par les parties au moment de l'affrètement.

Les connaissements à utiliser sont, au choix des chargeurs, ceux de la « Chamber of Shipping, Black Sea, Azoff, Danube, Turkish and Eastern Mediterranean Berth Contract 1902 » ou de la « General Produce Black Sea, Azoff and Danube Steamer 1890 », sauf dans le cas des chartes-parties Azoff et Mer Noire, pour lesquelles le premier connaissement seul est prévu.

Si la liberté de mouvement du navire est mise en péril par le fait que le pays dont il bat pavillon est en guerre, comme en cas de blocus ou de prohibition d'exportation au port d'embarquement, le contrat sera considéré comme nul et non avenu.

En cas de grève ou de lock-out, les jours perdus ne sont pas comptés comme jours de planche, sauf si la grève ne concerne que les ouvriers des affréteurs et si, au moyen d'un arrangement équitable, on eût pu trouver d'autres ouvriers.

Tout litige est tranché à Londres par deux arbitres, chaque partie nommant le sien et ces deux arbitres désignant le tiers-arbitre en cas de désaccord entre eux.

Voici quelques clauses particulières.

La charte-partie de l'*Azoff* stipule que le navire devra se rendre à Kertch et y attendre pour recevoir les ordres de charger dans un port sûr de la Mer d'Azoff. En cas de nécessité d'allègement à la barre de Yenikale, les frais sont à charge du navire.

La charte-partie du *Danube* prévoit que le navire doit se rendre à Galatz et/ou à Braïla et/ou à Toulcea pour y recevoir sa cargaison dans chaque port, de plusieurs chargeurs à un, deux ou au maximum à trois silos. Si le navire ne charge qu'à un seul port, il est fait aux affréteurs une bonification de £ 10. En cas de nécessité d'allègement, le capitaine doit déclarer, lorsque la moitié du chargement est à bord, la quantité qu'il désire recevoir ex allèges. Si les affréteurs décident de charger

à Sulina, le fret est réduit de deux schellings et six pence par unité sur la quantité chargée. Les armateurs prennent à leur charge les redevances dues à la Commission Européenne du Danube et les taxes du service sanitaire à Sulina ; en outre, ils paient aux affréteurs un forfait de 4 1/2 pence par unité sur toute la cargaison, à charge pour les affréteurs de payer tous les droits consulaires et de port à Sulina et au Danube et tous les frais d'arrimage, d'accostage, etc., ainsi que tous menus frais quelconques.

La charte-partie *Sulina Kustendjé* prévoit le chargement dans l'un ou l'autre de ces ports. Le navire doit recevoir les ordres à Constantinople. L'allègement à la barre de Sulina est à charge des armateurs. Le forfait pour les frais est le même que pour la charte-partie Danube, mais à Kustendjé l'armateur paie au chargeur un forfait de six pence.

La charte-partie *Bulgarie* dit que le navire recevra à Constantinople des instructions de charger à Varna et/ou Kavarna et/ou Baltchik et/ou Bourgas, dans un, deux ou trois ports. Le forfait pour les frais est de six pence et demi.

Selon la charte-partie *Mer Noire,* le navire doit charger à Odessa, Nicolaïeff, Kherson, Horli, Skadovsk, Eupatoria, Théodosie, Novorossisk, soit dans un ou plusieurs ports, suivant convention. Les frais forfaitaires par unité de fret sont de 4 d. à Nicolaïeff et Kherson, 4 d. 1/2 à Odessa, 5 d. à Novorossisk, 5 d. 1/2 à Horli et Skadovsk, 6 d. 1/2 à Théodosie et 9 d. 1/2 à Eupatoria. Il y a, en outre, un supplément de 5 % pour le seigle, 7 1/2 % pour l'orge et 10 % pour l'avoine.

Passons à l'examen de la charte-partie *La Plata 1914*.

Le navire doit charger dans un ou deux ports de la Rivière Parana, pas plus haut que San Lorenzo, et toujours à flot.

La cargaison ne dépassera pas ce que le navire peut prendre sans devoir alléger à la barre Martin Garcia. Le reste de la cargaison sera pris à Buenos-Ayres ou à La Plata, au choix des affréteurs.

Aussitôt le chargement complété, le navire se rendra à St. Vincent, Las Palmas, Ténériffe, Madère ou Dakar, au choix du capitaine, pour y recevoir des instructions. Quant au port

de déchargement, ce sera un bon port du Royaume-Uni ou du continent entre Bordeaux et Hambourg, ceux-ci compris.

Le taux de fret est compté suivant la nature du grain.

Il est prévu un taux supplémentaire de 6 d. par tonne sur la cargaison entière, si le navire charge à un seul port en amont.

Si le navire décharge à Rouen, il est dû un supplément de deux schellings et six pence par tonne pour Nantes, le supplément est de un schelling et six pence ; pour les autres ports français, le supplément est de un schelling ; il est de six pence pour Hambourg.

D'autre part, il y a une réduction de six pence si le navire est dirigé directement sur son port de déchargement. La déclaration doit se faire au moment de la signature des connaissements. Dans ce cas, il sera mis dans les connaissements la mention suivante : « destination as per final bills of lading » (destination d'après les connaissements finals).

Les affréteurs peuvent envoyer leur navire à un ou deux silos à chaque port de chargement, le déplacement du navire devant se faire aux frais des armateurs. Si le navire doit charger à un troisième silo, les frais sont pour compte des affréteurs.

Les armateurs ont la faculté d'alléger, si nécessaire, pour passer les barres ou les rapides de la rivière Parana, cet allègement devant se faire à leurs frais, mais au risque des chargeurs. Cette clause n'entre en jeu que si le navire n'a pas l'option de compléter son chargement à Buenos-Ayres ou à La Plata.

Le navire doit charger à la vitesse de 225 tonnes par jour pour un navire de 3.000 tonnes et pour les navires de plus de 3.000 tonnes à raison de 400 tonnes par jour, dimanches et jours fériés exceptés.

Les surestaries sont comptées à raison de deux pence par tonne registre brute et par jour, pour les navires allant jusqu'à 4.000 tonnes, et à raison de trois pence pour les navires dépassant 4.000 tonnes.

Le *dispatch* est payé pour tout le temps épargné pendant le déchargement au taux de £ 10 par jour, pour navires allant

jusqu'à 4.000 tonnes et au taux de £ 15 par jour pour les navires dépassant ce tonnage.

Le fret est payable comme suit: le montant nécessaire pour payer les débours du navire aux ports de chargement. Les débours sont passibles d'un intérêt de 3 %. Le solde du fret est payable à la délivraison de la cargaison. Si le navire décharge au continent, le fret est payable en livres sterling au comptant au taux du change des effets bancables à vue sur Londres.

Les instructions au sujet des ports de déchargement doivent être données au capitaine vingt-quatre heures après l'avis de son arrivée au port d'escale. Cependant les affréteurs peuvent envoyer le navire du port d'escale à Falmouth pour ordres définitifs. Dans ce cas, le fret est augmenté de six pence sur la cargaison entière.

Le temps pour le déchargement est calculé suivant les usages du port.

Les surestaries sont également comptées suivant les usages du port de chargement. Cependant, dans les ports suivants, la quantité à décharger par jour est fixée comme suit :

Bristol : 500 tonnes par jour.

Sharpness : 600 tonnes par jour.

Dans les ports irlandais : Belfast : 500 tonnes par jour.
Cork : 450 tonnes par jour.
Waterford, Londonderry et Limerick : 400 tonnes.

Sligo : 400 tonnes.

A Londres, le navire ne peut pas décharger plus de 1.250 tonnes par jour sans le consentement du réceptionnaire.

Dans les ports hollandais, le déchargement a lieu à la diligence du capitaine, mais celui-ci n'est pas obligé de décharger plus de 600 tonnes par jour pour un navire de 6.000 tonnes, ou 700 tonnes si son navire dépasse les 6.000 tonnes.

Les avaries se décomptent suivant les règles d'York et d'Anvers 1890.

La charte-partie pour l'*Australie* mentionne, entre autres, les clauses suivantes :

Le chargement doit avoir lieu dans un ou deux ports de l'Australie occidentale ou méridionale ou à Melbourne et/ou Geelong ou à Sidney. La route à suivre et le « port of call » sont, au choix de l'armateur, d'une part le Canal de Suez ou l'Afrique ou le Canal de Panama ; d'autre part, Port Saïd, Ténériffe, Las Palmas ou St. Vincent. Le choix doit être déclaré à la fin du chargement. Le fret est calculé par 2.240 livres d'après le nombre de ports de déchargement et d'après leur situation géographique. Le navire doit prendre les ordres à Falmouth, Plymouth ou Queenstown. Il doit décharger dans un port sûr du Royaume-Uni ou du continent compris entre Bordeaux et Hambourg (Rouen exclu) ou un port du Portugal ou un port atlantique d'Espagne ou un port de la Méditerranée non à l'est de la côte occidentale d'Italie. Le déchargement doit se faire selon les usages du port. Les surestaries sont comptées à raison de un schelling par tonne registre nette et par jour. Le *dispatch* est calculé à raison de un schelling et trois pence par tonne pour chaque jour gagné au moment du chargement ; il en est de même de l'économie de temps réalisée sur le continent, mais il n'y a pas de *dispatch* pour le Royaume-Uni. Les surestaries ne sont pas comptées en cas de grève.

§ 11. — *Certificat de grève.*

Le vendeur peut devoir joindre aux documents d'embarquement le *certificat officiel* de la Bolsa de Comercio de Buenos-Ayres ou de Rosario, ou des principales autorités de la douane aux ports d'embarquement, contresigné par la Bolsa de Comercio de Buenos-Ayres ou de Rosario. Ce document, certifiant l'existence et la durée de l'émeute, grève ou lock-out, est exigible lorsque le chargeur veut se prévaloir de cet état d'émeute, grève ou lock-out, pour prolonger le délai d'embarquement.

§ 12. — *Certificat de poids.*

Le *certificat de poids*, constatant que le poids facturé a été dûment embarqué, est rarement exigé, attendu que la facture

de vente n'est que provisoire et que tout manquant est bonifié en facture finale.

Il devra néanmoins être joint aux documents, dans les affaires où le vendeur ne rembourse le manquant de poids que lorsque celui-ci dépasse la latitude admise (par exemple 1 % dans certains contrats de Londres, de Rotterdam et de Hambourg).

Modèle de certificat de poids.

This is to certify that the Girard Point Storage Company has delivered on board st. *Gothland, Bin III,* by order of : *X. & C°* :
Quantity : *8.000 bushels n. 1 Durum wheat.*
For account of : *Y. & C°.*
480.000 lbs i. e. 8.000 bushels.
Philadelphia, ... *19*.....

(s.) *W. R. Y., Assistant Manager.*

N. B. — Par ce certificat, la Girard Point Storage Company confirme avoir délivré à bord du st. Gothland 8.000 bushels froment Durum n°. 1.

Jadis, les ventes se faisaient soit sans aucune garantie de poids au débarquement, et alors tout manquant était supporté par l'importateur, soit avec une certaine garantie de poids au débarquement; dans ce cas, la perte inférieure à la latitude prévue incombait à l'importateur; la perte supérieure à celle-ci se bonifiait en facture finale. Les acheteurs rhénans, dans les affaires c. i. f. destination rhénane, par transbordement à Anvers, achètent encore dans ces conditions, mais avec cette distinction que les pertes supérieures à la latitude prévue par les connaissements rhénans (1/2 ou 1 %) sont remboursées par la compagnie de navigation, respectivement par le batelier convoyeur et non par le vendeur, qui ne vend que « poids embarqué » suivant les données des peseurs et mesureurs, éventuellement contrôlées par l'acheteur.

Quoique le poids des connaissements rhénans fasse foi, les acheteurs demandent parfois un duplicata du *billet des mesureurs,* qui constitue alors le « certificat de poids ».

§ 13. — *Certificat d'origine.*

Ce certificat doit être joint aux documents lorsque les marchandises dont il s'agit sont soumises, à leur entrée dans le

pays d'importation, à des droits différentiels, suivant les pays dont elles proviennent. Aux documents des Etats-Unis d'Amérique est d'ordinaire joint un certificat d'origine.

Pour être régulier, le certificat doit être dressé par un officier public au port d'exportation, dont la signature est légalisée par le consul du pays d'importation.

B. — DOCUMENTS POUR LES VENTES « TRANSBORDÉ ».

Le seul document proprement dit dans les affaires « transbordé » est le connaissement. Celui-ci est d'ordinaire établi au nom de l'acheteur, puisque c'est lui qui affrète le bateau destiné à prendre réception de la marchandise lors de la mise à disposition.

Toutefois, comme nous l'avons dit, le vendeur, en vue de sauvegarder ses droits, pourra exiger que l'acheteur affrète son bateau au nom du vendeur. Il pourra de même exiger que les connaissements ou les reçus des marchandises lui soient délivrés.

Ces mesures ne s'appliquent cependant que dans des cas extrêmes. Le vendeur se contente d'envoyer la facture à son acheteur sans y joindre un document quelconque. Mais l'acheteur exige souvent que le billet des mesureurs et peseurs jurés soit épinglé à la facture.

C. — DOCUMENTS POUR LES VENTES « SUR WAGON ».

Il n'y est point non plus fait usage de documents. Le récépissé de la marchandise chargée est d'ordinaire conservé par la corporation chargée de la manipulation, mais le billet des mesureurs et peseurs jurés peut, de même, être demandé.

D. — DOCUMENTS POUR LES VENTES « AVEC RÉEXPÉDITION C.I.F. ».

Les documents se composent d'ordinaire du connaissement, de la police d'assurance et, le cas échéant, du billet des mesureurs et du certificat d'origine.

1. **Permis d'embarquement.** — Dès que le vendeur est prêt à transborder la partie traitée avec « réexpédition c. i. f. », il se fait délivrer un permis d'embarquement, en flamand *laadbrief*, en allemand *Ladeschein*, par la compagnie de navigation auprès de laquelle il a engagé le fret nécessaire. Le contrat stipule que le vendeur fera la réexpédition pour la destination convenue, aux conditions d'affrètement et par un ou plusieurs bateaux *usuels*. Nous avons expliqué antérieurement ce qu'il fallait entendre par ces termes.

Le transbordement est fait par la corporation du vendeur, mais l'acheteur peut se faire représenter également soit par une corporation (nation), un surveillant ou tout autre représentant désigné à cet effet.

A défaut de contrôle fait par un représentant de l'acheteur, le poids renseigné par les peseurs et mesureurs du vendeur fait foi.

Aussitôt le chargement opéré, le poids constaté est inscrit par le batelier sur le permis d'embarquement et contresigné par la corporation.

Pour échapper à une responsabilité possible, ou tout au moins à des reproches éventuels, le batelier tente parfois d'insérer dans le permis des remarques défavorables quant au conditionnement de la marchandise, par exemple, *warm geladen* (chargé en état chaud), ou des clauses par lesquelles il décline toute responsabilité pour le poids *(unverantwortlich für Gewicht)* (non responsable pour le poids).

En ce faisant, il outrepasse son droit, car du moment qu'il prend la marchandise à bord sans faire de réserves justifiées et sans prévenir la corporation du chargeur qu'il mettra une clause sur le permis, il est obligé de délivrer un « clean » permis, c'est-à-dire un permis « propre », ne portant aucune remarque défavorable. D'autre part, si après avoir reçu notification des réserves justifiées du batelier, la corporation s'obstinait à continuer le transbordement sans avertir le chargeur, elle pourrait être rendue responsable de toutes les conséquences qui pourraient en résulter.

2. **Connaissement.** — En échange du permis d'embarquement, le batelier ou la compagnie de navigation délivre les connaissements signés. Ils sont faits en double, triple ou quadruple expédition. Un ou deux exemplaires, dont l'original, sont remis au chargeur, un autre reste entre les mains du batelier et le dernier est retenu par la compagnie de navigation qui d'ordinaire l'envoie à son agent à la station de destination.

Il est généralement fait à ordre et endossé en blanc.

Le fret se calcule, suivant la destination, en marcs ou florins, par last de 2.000 kilogrammes. Il est déduit du montant de la facture s'il doit être payé à l'arrivée.

La compagnie de navigation se réserve le droit de ne délivrer la marchandise que contre remboursement du fret *(Nachnahme)*. Elle ne fait usage de cette faculté que pour les réceptionnaires mal cotés.

Elle porte également en compte, s'il y a lieu, certains menus frais, sous la rubrique « Factage ».

3. **Le delivery order** peut tenir lieu de connaissement, sous les mêmes réserves que pour les affaires c. i. f. continent.

4. **Assurance.** — La police en usage n'est pas toujours la police d'Anvers, mais souvent la police d'assurance allemande destinée spécialement à la navigation belgo-rhénane.

Pour les destinations rhénanes, l'assurance est d'ordinaire comprise dans le taux du fret, tout au moins lorsque l'affrètement est conclu auprès de compagnies. Il n'en est pas de même en ce qui concerne les destinations hollandaises et lorsque l'affrètement est conclu directement avec le batelier. Une cotation de fret rhénan à tel prix, « inclusive » signifie donc tel prix par 2.000 kilogrammes, « assurance comprise », par opposition à tel prix « exclusive » où l'assurance n'est pas comprise dans le taux du fret.

Les maisons faisant des expéditions fréquentes par des bateliers indépendants trouveront avantage à prendre une police d'abonnement.

L'assurance doit être couverte pour le prix c. i. f., diminué du fret payable à destination. Elle doit couvrir également la valeur des droits d'entrée; il en est fait mention spéciale sur l'unique police ou sur le certificat d'assurance.

Les compagnies et assureurs doivent être réputés bons, mais le vendeur n'est pas responsable pour leur solvabilité.

5. **Lettre d'assurance.** — La lettre d'assurance peut tenir lieu de police d'assurance sous les mêmes réserves que pour les affaires c. i. f. continent.

6. **Certificat d'origine.** — Lorsque la marchandise vendue avec réexpédition c. i. f., est destinée à un pays où un tarif différentiel est en vigueur pour marchandises à l'importation, l'acheteur a le droit d'exiger de son vendeur un certificat constatant la provenance de la marchandise.

Le certificat est délivré par l'autorité locale compétente, Chambre de Commerce, autorité de police, bureau de douane ou consulat, sur le vu des pièces qu'ils jugent utile d'exiger.

Ces pièces sont généralement le connaissement d'origine (connaissement de mer), et éventuellement un certificat d'origine délivré par les autorités douanières ou consulaires du pays de provenance.

Le vendeur « avec réexpédition c. i. f. » fait une déclaration par laquelle il affirme que la marchandise est de telle provenance et par laquelle il assume toute la responsabilité de cette déclaration; à cette déclaration il joint les pièces justificatives.

7. Modèle de déclaration.

DECLARATION

La maison de commerce soussignée, *X.*, à Anvers, déclare par la présente que les marchandises renseignées sur le certificat d'origine du..... 19... à savoir :

Marques et Numéros	Mode d'emballage	DÉSIGNATION DE LA MARCHANDISE (conformément au tarif)	Poids net	Poids brut
		UNE PARTIE FROMENT	*500 000 kg*	

sont d'origine : *des Etats-Unis d'Amérique.*

Elle assume toute la responsabilité qui résulte de la présente déclaration.

Anvers, le ..... 19....

(s.) *X.*

8. Modèle de certificat. — L'autorité compétente, après examen des pièces justificatives, délivre le

Certificat d'origine

La soussignée, *Chambre de Commerce d'Anvers,* certifie sur le vu de pièces dignes de foi, produites par la maison *X., d'Anvers,* que les marchandises ci-après, qu'elle a expédiées par bateau *Z., Cap. G. S., à Ordre* ..... savoir :

Marques et Numéros	Mode d'emballage	DÉSIGNATION DE LA MARCHANDISE (conformément au tarif)	Poids net	Poids brut
		UNE PARTIE FROMENT	*500 000 kg*	

sont des produits d'origine : *des Etats-Unis d'Amérique.*

Anvers, le ..... 19....

(s.) CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS.

Section IV. — MISE A DISPOSITION.

§ 1. — *Considérations générales.*

Le vendeur d'une marchandise sur contrat transbordé, sur wagon ou avec réexpédition c. i. f., ne peut se contenter de désigner le navire; il doit de plus mettre cette marchandise formellement, par écrit, à la disposition de son acheteur.

Par la mise à disposition effective, le vendeur fait courir le délai dans lequel l'acheteur est obligé de prendre réception de la marchandise, sous peine de se voir porter en compte les frais résultant de la réception tardive.

§ 2. — *Délais.*

Il n'y a pas de mise à disposition pour les affaires c. i. f. continent, puisque l'importateur prend immédiatement réception de la marchandise contre remise du connaissement.

Les délais dans lesquels le vendeur peut mettre à disposition sont variables suivant la nature du contrat. Il y a lieu de distinguer entre :

1. **Les contrats « sur bonne arrivée » (n^os^ 16, 17, 24, 24A,** 25 et 25A). — L'importateur peut mettre à disposition, directement du navire de mer, dès l'arrivée de la marchandise à Anvers. Il prévient même souvent son acheteur que le navire n'a pas de « jours pour décharger », c'est-à-dire doit décharger aussi vite que possible, le priant en conséquence de passer immédiatement ses instructions pour l'expédition, afin d'éviter des frais inutiles.

Toutefois le contrat prévoyant le cas d'un léger échauffement du grain et admettant, à bon droit, que l'importateur ne peut être tenu responsable de cet événement fréquent, peu grave en somme, lui donne le temps de laisser refroidir et travailler sa marchandise, en stipulant qu'il est tenu de renseigner la marchandise à l'acheteur au plus tard 10 jours courants après la mise en allèges, en grenier ou sur quai.

Il est à remarquer que cette clause est tout entière en faveur de l'importateur ; en effet, le délai permet à celui-ci de rendre conforme aux conditions du contrat une marchandise qui, au moment de l'arrivée, était peut-être dans un état d'échauffement tel que l'acheteur eût, à ce moment, été en droit de la refuser.

D'autre part, on considère qu'une marchandise qui, 10 jours après sa mise en allège, en grenier ou sur quai, ne serait pas encore refroidie, ne peut décemment être livrée comme saine, loyale et marchande.

Ce terme de 10 jours courants est donc la limite laissée au vendeur pour renseigner la marchandise après la mise en allège, en grenier ou sur quai. Passé ce délai, l'acheteur n'est plus tenu de reconnaître comme valable pareille mise à disposition.

Enfin remarquons que si le vendeur peut mettre la marchandise vendue sur quai, en magasin ou en allège, pendant 10 jours, cela ne veut pas dire qu'une marchandise sur livraison ou sur bonne arrivée puisse être appliquée sans autre formalité dix jours après le déchargement. Le vendeur ne peut user de cette faculté de laisser la marchandise s'améliorer que s'il a, en temps utile, appliqué la marchandise par le vapeur qui l'a déchargée. De plus, comme le vendeur juge utile de débarquer dans son intérêt sur quai, en allège ou en magasin, l'acheteur ne peut être tenu d'aucuns frais supplémentaires occasionnés par le déchargement en plusieurs endroits.

2. Les contrats à « terme » (n^os^ 18 et 19). — Il ne suffit pas de mettre la marchandise à disposition par navire de mer ou allège, en magasin ou sur quai, il faut que la marchandise soit effectivement disponible, c'est-à-dire susceptible d'être délivrée dès le moment de la mise à disposition.

Celle-ci peut être faite par le vendeur original, par écrit, à son acheteur tel jour à sa convenance, compris entre le premier jour ouvrable du terme de livraison et le dernier jour ouvrable du terme convenu, au plus tard à 14 1/4 heures.

Si le dernier jour du terme est un jour non ouvrable, le délai

pour la mise à disposition est prolongé jusqu'à la même heure du premier jour ouvrable suivant.

Cette faculté peut être désastreuse pour l'acheteur qui est obligé de prendre réception, quand même une exécution partielle du contrat se ferait le dernier jour du mois, et une seconde le premier jour du mois suivant.

Si le vendeur original a attendu jusqu'à la limite extrême pour mettre à disposition, tous les vendeurs subséquents seraient en défaut de livraison en temps utile; c'est pour prévenir les conséquences fâcheuses de pareille situation que le contrat stipule que, même après l'expiration du terme de livraison, tout vendeur subséquent pourra transmettre à son acheteur par écrit et en temps normal la mise à disposition d'un vendeur original.

Le contrat ajoute, comme condition essentielle, que cette dernière doit avoir été faite dans le délai et la forme voulus et transmise par écrit en temps normal.

3. **Les contrats « sur livraison » (n^os^ 20 et 21).** — Ils n'exigent plus que la marchandise soit susceptible de livraison immédiate lors de la mise à disposition : le contrat est dûment exécuté si la marchandise est *arrivée*, c'est-à-dire si, au moment de la mise à disposition, elle se trouve dans le rayon de la douane, en d'autres mots, a passé Doel.

Les délais et formes à observer par le vendeur original ou subséquent sont les mêmes que pour les contrats sur bonne arrivée.

§ 3. — *Faculté de seconde mise à disposition.*

Seuls les *contrats à terme* (n^os^ 18 et 19) peuvent, sauf le cas d'erreur, donner lieu à une seconde mise à la disposition et encore sous certaines réserves. Pour les autres contrats, cette faculté n'existe que s'il y a erreur dans la première mise à disposition et que l'acheteur la refuse; dans ce cas, le vendeur peut mettre à disposition une seconde fois sans qu'une bonification quelconque puisse être exigée.

Les conditions dans lesquelles, en exécution d'un contrat *à terme*, le vendeur peut mettre une seconde partie à disposition, doivent toutes être réunies dans chaque cas et sont :

1° que la marchandise ait été refusée pour mauvais conditionnement ;

2° que la seconde mise à disposition soit faite au plus tard le jour ouvrable suivant celui où le rejet de la première aura été reconnu entre parties ou établi par arbitrage ;

3° que la seconde mise à disposition soit faite dans la forme et le délai prescrits par le contrat ;

4° que le vendeur bonifie à l'acheteur 1 % du prix de vente ; cette bonification pourra être déduite du montant de la facture.

§ 4. — *Modèle.*

Voici un modèle de mise à disposition :

X. & C°. Anvers, le ..... 19....

Moulins Y.,

Messieurs,

Nous avons l'honneur de mettre à votre disposition à bord du st. ..., *les 500.000 kilogrammes de froment Bahia Blanca* que nous avons eu le plaisir de vous vendre par l'entremise de MM. *Z. & C°, E./V.*, suivant contrat du *1er juillet dernier*.

Le *steamer* n'ayant *pas de jours* pour décharger toute sa cargaison, nous vous prions de nous passer immédiatement vos instructions pour l'expédition, afin d'éviter des frais inutiles.

Recevez, Messieurs, nos bien sincères salutations.

(s.) *X. & C°*.

Par l'entremise de Z. & C°

Section V. — DEBARQUEMENT.

A. — AFFAIRES « C.I.F. CONTINENT ».

§ 1. — *Dispositions à prendre.*

1. Considérations générales. — La marchandise étant arrivée au port de destination, le réceptionnaire doit se mettre en devoir de procéder au débarquement, respectivement à la réception.

En vue d'éviter les frais de mise sur quai d'office, les frais de séjour et d'assurance sur quai et les frais de retransbordement en allège, l'importateur prendra les mesures nécessaires pour recevoir sa marchandise directement du navire de mer dans l'allège, qui se placera le long du vapeur ou sur wagon.

Si la vente a été faite « c. i. f. », le vendeur adresse à l'acheteur une facture provisoire mentionnant le poids renseigné au connaissement ou au « delivery order » délivré à valoir sur le connaissement. L'acheteur présentera le connaissement aux courtiers du navire représentant le capitaine et leur demandera un laissez-suivre lui permettant de recevoir la marchandise lui destinée. Si l'acheteur possède un « delivery order », il le présentera à celui qui l'a dressé et recevra en échange le laissez-suivre dont question.

L'acheteur veillera ensuite que la déclaration en douane, la déclaration d'admission temporaire ou la déclaration en consommation pour la taxe de transmission soit faite en temps utile.

On peut recevoir la marchandise par transbordement, alors que le vapeur n'est pas à quai, mais le capitaine ne peut pas imposer pareille obligation.

2. Levée de documents. — Si l'achat a été fait avec la condition de remboursement par acceptation de traite directe, l'acheteur a les documents à sa disposition, par le fait même de l'acceptation de la traite du vendeur.

Mais si la traite a dû être acceptée par une maison de banque, les connaissements resteront en possession du banquier jusqu'à ce qu'il ait reçu de l'importateur des garanties suffisantes pour le déterminer à se dessaisir des documents.

L'importateur devra donc, sauf convention contraire avec son banquier, escompter la traite acceptée par ce dernier ou fournir une caution quelconque, à moins qu'il jouisse d'un crédit en blanc.

Actuellement cependant la grande majorité des transactions s'entendent avec la condition de paiement au comptant contre documents.

3. Absence de documents. — Suffit-il qu'à l'arrivée du navire les documents fassent défaut pour que l'acheteur soit dégagé de l'obligation de recevoir la marchandise ?

Non, l'absence de documents ne libère pas l'acheteur de son obligation de prendre réception de la marchandise au moment de son arrivée; il doit la recevoir « pour compte de qui il peut appartenir », mais sous réserve de tous les droits éventuels qu'il pourrait avoir contre le vendeur.

Si l'acheteur négligeait de prendre les mesures nécessaires pour la réception en temps utile, il pourrait être rendu responsable de tous les frais résultant d'un retard dans la réception.

Cette particularité est seulement applicable aux affaires de l'Amérique du Nord, parce que les vapeurs, navires postaux, porteurs des marchandises, apportent souvent eux-mêmes les documents d'expédition, et que les connaissements prévoient le déchargement du navire immédiatement à son arrivée, et qu'il est matériellement impossible au chargeur de présenter plus tôt les documents d'expédition.

L'importateur s'entendra donc avec l'armateur ou le courtier de navires chez qui le vapeur en question est consigné, pour prendre réception de la marchandise, sans connaissement. Il devra, en un mot, faire toutes les démarches auxquelles il eût eu recours s'il avait eu le plus grand intérêt à recevoir immédiatement la marchandise.

Le capitaine exigera d'ordinaire la garantie solidaire d'une banque pour les marchandises délivrées dans ces conditions.

Les banques réclament d'ordinaire 1/4 ‰ de la valeur de la marchandise pour le contreseing de la lettre de garantie.

La marchandise doit être identifiée dans le navire avec indication de la quantité et de l'emplacement dans chaque cale, pour que la garantie de banque soit acceptée par le capitaine

Voici la première lettre de l'acheteur-réceptionnaire pour demander à la banque de signer conjointement avec lui la lettre de garantie.

X. & C°. Anvers, le ..... 19...

Banque N., E./V.

Messieurs,

Nous vous prions de bien vouloir signer, conjointement avec nous, la lettre de garantie ci-jointe, en faveur de la *Red Star Line*, aux marchandises suivantes : *3.000* quarters froment par st. ....

Il est entendu que nous tiendrons cette marchandise à votre disposition ou que nous vous en ferons tenir la contre-valeur.

De plus, il est entendu que nous vous tiendrons indemnes de toutes les conséquences qui pourraient résulter pour vous de la signature de cette lettre de garantie. Celle-ci vous sera rendue immédiatement après arrivée des documents.

Agréez, Messieurs, nos sincères salutations.

(s.) *X. & C°.*

Voici la lettre de garantie :

X. & C°. Anvers, le ..... 19...

Red Star Line, E./V.

Messieurs,

Nous vous prions de vouloir laisser suivre à notre disposition les marchandises dont détail ci-dessous, chargées par MM. *Z. & C°, New-York*, arrivées à notre consignation de *New-York*, par st. ..., et pour lesquelles il ne nous est pas encore parvenu de connaissement régulièrement endossé.

Il reste bien entendu que la remise et la livraison desdites marchandises se font à nos risques et périls et que nous restons responsables du fret et de toutes actions, poursuites, frais judiciaires ou autres, ainsi que de tous dommages-intérêts quelconques qui pourraient éventuellement en résulter à votre charge, honoraires d'avocat compris.

En outre, nous nous engageons à remettre ces marchandises à votre disposition ou à vous en rembourser la contre-valeur si, dans le délai de trois mois à courir de ce jour, nous ne vous avons pas remis connaissement valable pour la prise en possession définitive.

A cet effet, nous vous offrons la garantie de nos banquiers, la *Banque N., E./V.*, qui signent la présente, conjointement avec nous et se portent caution solidaire pour notre compte.

Nous vous présentons, Messieurs, nos sincères salutations.

Détail : *3.000 quarters froment par st.* ....

(s.) Banque N. *(s.) X. & C°.*

4. **Visa du courtier de navires.** — Le porteur du connaissement fait viser celui-ci au bureau des agents ou consignataires du navire importateur qui lui remettront, en échange du connaissement, le laissez-suivre pour les marchandises en question.

5. **Avance de fret.** — C'est à ce moment que les agents-consignataires du navire décideront s'ils demanderont ou non une

avance sur le fret. Habituellement, ils exigent cette avance et encaissent chez le réceptionnaire soit la majeure partie, soit même la totalité du fret approximatif.

6. Constatation contradictoire du nombre des sacs. — L'importateur, en remettant les connaissements, exigera éventuellement la constatation contradictoire du nombre des sacs et du poids. De même le vendeur insistera auprès de son acheteur pour que celui-ci exige la constatation contradictoire des sacs et du poids à la livraison.

7. Instructions à la corporation. — En même temps, la corporation recevra ordre de prendre les mesures nécessaires pour que le déchargement puisse être commencé aussitôt que la partie sera visible.

Elle devra cacheter les échantillons avec les surveillants des vendeurs, renseigner immédiatement les avaries éventuelles, en un mot, tenir l'importateur au courant de tout ce qui intéresse la partie dont il doit prendre réception.

Voici les instructions en question :

X. & C°. Anvers, le ..... 19...

Antwerp Grainwork Company, E./V.

St. *N.*, de La Plata.

Ce vapeur a à bord, pour notre compte la partie suivante :
Environ *300.000 kilogrammes froment.*
Chargeurs : MM. *Z. & C°.*
Le poids par hectolitre devra être constaté contradictoirement avec les surveillants des chargeurs.
Le plan de la cargaison et des échantillons sondés devront nous être remis.
Cette partie devra être travaillée conformément aux instructions qui vous seront remises ultérieurement.
Les avaries éventuelles devront nous être renseignées aussitôt qu'elles se présenteront.
Les échantillons devront être cachetés contradictoirement avec les surveillants ; il faudra nous en faire tenir aussitôt duplicata.
Après livraison, il faudra nous remettre billet de pesage et note des frais. (s.) *X. & C°* (réceptionnaires c.i.f.).

8. Déchargement sur quai. (La Plata.) — Jadis, la plupart des connaissements de mer autorisaient le capitaine à débarquer sur quai « as fast as steamer can deliver » c'est-à-dire : aussi

vite que le navire peut décharger. Il en résultait des frais assez considérables pour les réceptionnaires à qui incombaient les frais de quai, pesage sur quai et transbordement en allège. Moyennant une redevance à convenir, le capitaine n'usait pas toujours de son droit.

Il existe maintenant un connaissement uniforme pour le transport des céréales de La Plata *(Uniform River Plate Cereal Form)*. Le débarquement de la marchandise se fait suivant les usages du port et pendant les heures de la douane. Quand la marchandise est en vrac, on utilise les élévateurs à grains de la Ville (suceuses) autant que possible; mais la marchandise qui doit être chargée sur wagon est débarquée à la main. Un accord qui évite toute discussion s'établit toujours entre les réceptionnaires et le capitaine sur le mode de débarquement.

9. **Affrètement du bateau.** — Si la marchandise doit être reçue par transbordement, l'acheteur affrètera son bateau en temps utile, afin qu'il puisse éventuellement sortir des bassins à la marée haute précédant l'accostage probable du navire, ou déhaler, afin de se trouver à temps dans les bassins le long du navire importateur.

Si l'allège se trouve le long du bord du vapeur, prête à prendre réception, et si la corporation est prête à recevoir la marchandise mise sur le pont par le capitaine, au moment où elle devient visible, le capitaine ne pourra invoquer aucun prétexte pour dresser protêt ou mettre d'office la marchandise sur quai.

10. **Formalités en douane.** — Les grains ne payant pas de droits d'entrée en Belgique, à l'exception des avoines, la déclaration à l'importation se fera sur une simple déclaration de libre entrée.

Cette déclaration se fait, la plupart du temps, par la corporation à laquelle l'importateur a remis le connaissement.

S'il s'agit de marchandises payant des droits d'entrée, elles seront déclarées soit en entrepôt, soit en consommation, soit en transit.

Dès qu'elles sont déclarées en consommation, les droits sont

dus sur toute la quantité déclarée, quoi qu'il puisse ultérieurement advenir de la marchandise, les droits une fois payés n'étant jamais remboursables.

Si la marchandise paie des droits, le réceptionnaire chargera son agent en douane de faire la déclaration en douane et de délivrer l'acquit à la corporation chargée de faire le débarquement.

La déclaration relative à la taxe de transmission se fait d'ordinaire également par un agent en douane. La marchandise peut être déclarée a) en transit, et dans ce cas il n'y a pas de taxe de transmission à payer ; b) en admission temporaire, cette déclaration devant être régularisée soit par une déclaration en transit, soit pas une déclaration en consommation. Dans ce dernier cas, la douane, pour percevoir la taxe, exige qu'on lui présente les factures dressées au nom des acheteurs du pays et sur ces factures elle applique elle-même, tout en les annulant, les timbres adhésifs correspondant à la taxe dont la facture est frappée ; c) en consommation, et alors les timbres adhésifs correspondant à la taxe dont la facture est frappée sont appliqués et annulés par la douane sur la déclaration de libre entrée qui mentionne la valeur de la marchandise.

11. Déchargement au moyen de grues. — Quand le déchargement se fait au moyen de grues et notamment pour les marchandises en sacs, les grues sont prises en location par le capitaine, respectivement par le courtier de navires ou le stevedore, à l'administration communale à laquelle elles appartiennent, et ce suivant le tarif relevé au chapitre « Coutumes du Port d'Anvers ».

Quand le débarquement se fait au moyen d'élévateurs de la Ville, notamment pour la marchandise en vrac, les élévateurs sont pris en location par le capitaine à la Ville, laquelle possède un service spécial pour cette exploitation. La location se paie à raison de fr. 1,95 par mille kilogrammes pour un travail journalier de 800 tonnes au minimum. Cette location est payée à concurrence des deux tiers par le capitaine et à concurrence d'un tiers par le porteur du connaissement. Il est payé en outre

à la corporation chargée de la réception une redevance de six et demi centimes par cent kilogrammes plus dix pour cent.

§ 2. — *Prescriptions concernant le pesage.*

1. Généralités. — Comme tous les contrats d'Anvers prévoient que l'acheteur est tenu de payer seulement la marchandise qu'il reçoit effectivement, il est nécessaire qu'au moment du débarquement celle-ci soit pesée conformément aux prescriptions de la loi et aux stipulations prévues au contrat.

2. Frais et contrôle. — Les frais de constatation du poids sont toujours à charge de l'importateur. La partie adverse ou son représentant a la faculté de contrôler ce pesage qui comprend également toute marchandise trouvée entre le vaigrage et la muraille du navire. Ces frais diffèrent suivant le mode d'emballage (grains en vrac ou en sacs) et suivant la provenance.

Nous renvoyons pour ces détails au tarif actuellement en vigueur pour la manipulation des céréales au port d'Anvers.

3. Vaigrage. — Le contrat stipule que le pesage devra comprendre le grain trouvé entre le vaigrage et la muraille du navire, parce que plusieurs réceptionnaires prétendaient jadis que le grain trouvé en cet endroit y était déjà depuis longtemps et ne faisait pas partie du lot qu'ils avaient à recevoir. La présence de grains en cet endroit se remarque plus fréquemment sur les vieux bâtiments; en effet, les rats, qui infestent certains navires, nichent souvent entre le vaigrage et la muraille. Attirés par le froment reposant sur le vaigrage de fond de cale (recouvrement en bois), les rats percent celui-ci, livrant ainsi passage au grain qui, par cette issue, s'écoule entre les varangues dans les fonds du navire.

4. Procédé de pesage à la main. — Les contrats d'Anvers stipulent que le pesage devra se faire par peseurs et mesureurs jurés ou par des balances automatiques satisfaisant aux prescriptions légales.

Lorsque la marchandise est chargée en vrac et qu'elle n'est pas déchargée au moyen d'un élévateur automatique, le pesage se fait d'ordinaire sur le pont, où l'on déverse le grain puisé dans la cale au moyen de paniers. Le grain est alors mis en sacs de 80 kilogrammes, lesquels sont ensuite vidés par un couloir dans l'allège amarrée le long du navire importateur. La marchandise à charger sur wagon ou chariot est mise en sacs, d'ordinaire égalisés à 100 kilogrammes.

Si pour quelque raison la réception de bord n'est pas possible, le grain est mis d'office en allège ou sur quai en vrac ou en sacs.

Quand il s'agit d'une marchandise chargée en sacs, le pesage peut se faire soit en sacs originaux sur le pont ou le quai, soit en vrac sur le pont du navire, où les sacs auront au préalable été vidés.

Les dispositions légales interdisent l'emploi de balances trébuchantes et romaines, ainsi que les pesons, et la pratique anversoise exclut toutes les balances autres que celles à bras égaux. Pour le travail au port, où les balances doivent nécessairement être transportables, elles sont suspendues à des trépieds.

PORT D'ANVERS

Pesage de grains au moyen de la balance à fléau suspendue à un trépied.

Il est à remarquer, pour les contrats La Plata, que lorsque, conformément aux stipulations du connaissement, le débarquement et la réception ont été faits par la corporation du navire, le pesage et l'échantillonnage sur quai devront commencer dans les cinq jours ouvrables et continuer sans interruption pendant les jours et heures de travail ordinaires; faute de quoi l'acheteur pourra, par décision des arbitres, être condamné à en supporter les conséquences dommageables pour le vendeur. Tous frais de séjour sur quai, y compris les veilles et droits de quai seront pour compte de l'acheteur.

5. **Balances des Magasins à grains.** — Le pesage peut se faire également au moyen des balances automatiques que la Société Anonyme des Magasins à Grains a adoptées.

Ces balances sont dites « automatiques » parce qu'elles déclanchent automatiquement lorsqu'une certaine mesure est atteinte, mais elles n'en sont pas moins à fléau et à bras égaux.

6. **Balances des élévateurs à grains de la Ville d'Anvers.** — Ces élévateurs sont du système dit « à succion », montés sur bateaux; ils prennent la marchandise dans le navire pour la transborder immédiatement en allège, la mettre sur quai ou permettre la mise en sacs. Ils sont munis des balances usuelles.

7. **Déchargement des grains de l'Amérique du Nord.** — Le déchargement des grains arrivant de l'Amérique du Nord est encore pratiqué par une importante compagnie de navigation au moyen d'élévateurs à godets.

Cet appareil est composé, dans son essence, d'une série de 200 à 250 godets échelonnés le long d'une chaîne sans fin suspendue à un tambour mis en rotation par une machine à vapeur. La chaîne à godets plongeant dans la cale, il s'ensuit que les godets descendent vides d'un côté et remontent de l'autre côté remplis de grains.

Dans la cale, le grain est amené vers les godets au moyen de pelles de grandes dimensions, munies à l'une extrémité de cordages communiquant avec un treuil à vapeur, et à l'autre

extrémité, de deux prolonges entre lesquelles se met l'ouvrier. Il amène cette pelle vers un coin de la cale et, sur un mouvement qu'il imprime à un filin, tendu entre le fond de la cale et le manœuvre préposé au travail du treuil, ce dernier tire à lui les cordages fixés à la pelle et les ramène ainsi insensiblement vers les godets récepteurs qui remontent vers le pont.

En passant sur le tambour supérieur, les godets viennent déverser leur contenu par un entonnoir sur une toile sans fin, qui amène les grains vers l'orifice d'un réservoir muni, à sa base, d'un tiroir ou couteau.

Au-dessous du réservoir est placé une trémie suspendue à l'un des bras du fléau de la balance.

A l'autre bras du fléau sont suspendus des poids de 250 à 500 kilogrammes, suivant la disposition des bastingages, certains d'entre eux ne permettant que l'emploi des appareils de petites dimensions qui ne prennent pas de charge supérieure à 250 kilogrammes.

Le grain amené par la toile sans fin passe par le réservoir dont le tiroir est fermé par l'ouvrier dès que la trémie contient l'unité de charge précitée. Le poids constaté est inscrit. Le déclanchement de la trémie est alors actionné par le préposé, permettant ainsi l'écoulement des grains dans l'allège amarrée le long du bord. Il en résulte que ce pesage n'est pas du tout « automatique ».

Les frais de réception à charge de l'importateur sont de fr. 1,70 par mille kilogrammes, si la marchandise est reçue directement du vapeur en allège.

La corporation chargée de constater le poids touche, en outre, un centime par cent kilogrammes.

Le chargeur étant responsable vis-à-vis de l'importateur de tout manquant de poids au débarquement, s'entend d'ordinaire avec une société de surveillance qui contrôle le poids à l'embarquement et qui, moyennent commission, se porte garante vis-à-vis du chargeur pour tout manquant éventuel.

Ce poids est donc également contrôlé au débarquement contradictoirement par le surveillant des chargeurs et le représentant de l'importateur.

Si les grains ne peuvent être reçus directement en allège, sur wagon ou sur chariot, ils passent sur une toile sans fin qui les amène sous les hangars où ils sont entassés en vrac sans avoir été pesés, le pesage n'ayant lieu qu'au moment de l'enlèvement du quai par le surveillant du vendeur, contradictoirement avec le représentant de l'acheteur.

Ce pesage se fait au moyen d'une balance suspendue à un trépied.

Les frais de la réception opérée dans ces conditions sont portés en compte à raison de fr. 4,50 par mille kilogrammes.

§ 3. — *Répartition proportionnelle.*

1. Mesures générales. — La quantité débarquée étant d'ordinaire (par suite de la freinte de route) inférieure à celle mentionnée dans les connaissements, et les premiers réceptionnaires recevant généralement plus que leur part proportionnelle, il s'ensuit que les derniers réceptionnaires supportent un manquant qui, en cas de hausse de la marchandise, justifie une demande de restitution à charge de ceux qui ont pris réception d'une quantité plus grande que celle leur revenant en réalité.

D'un autre côté, en cas de baisse de la marchandise, les réceptionnaires qui ont reçu plus que leur part proportionnelle seraient justifiés à vouloir ristourner cet excédent à leurs co-réceptionnaires.

Chacun des intéressés pourra réclamer cette répartition proportionnelle entre les réceptionnaires de diverses parties chargées en vrac et sans séparation ou en sacs sans marques distinctes et ne formant ainsi qu'un seul lot.

Le texte du contrat implique qu'il n'y a pas lieu à répartition lorsque les diverses parties sont chargées en vrac, *avec séparation*. Toutefois, malgré les séparations, le roulis et le tangage causent très souvent un certain mélange entre les diverses parties, entraînant un manquant en défaveur des parties chargées au-dessus et donnant un excédent aux parties chargées à fond de cale. C'est la raison pour laquelle les exportateurs de lots

à charger avec séparation demandent toujours de pouvoir charger en premier lieu et souvent même paient une gratification au courtier de navires chez lequel le vapeur est en consignation.

Lorsque divers exportateurs chargent dans une même cale, le capitaine est responsable de ce que la séparation entre leurs lots soit bien faite. S'il y a manquant parce qu'il a mal séparé, il n'a qu'à subir les conséquences de sa négligence. Si la séparation a été bien faite, mais qu'il y a quand même mélange par fortune de mer, cette circonstance peut être un cas affectant la quantité et où le poids facturé reste final.

Les réceptionnaires devront donc, dans le premier cas, exercer leur recours contre le capitaine : dans le second cas, ils se feront rembourser une perte éventuelle par leurs assureurs.

Dans la pratique, les questions de ce genre se compliquent d'un grand nombre de circonstances sur le détail desquelles les limites du présent traité ne nous permettent pas de nous étendre. Suivant les conditions des contrats, des connaissements, des polices d'assurance, etc., les pertes éventuelles incomberont soit au chargeur, soit au réceptionnaire, soit au capitaine, soit à l'assureur.

Le réceptionnaire doit faire la *demande* de répartition par écrit, dans les cinq jours ouvrables qui suivent le débarquement du navire, soit au chargeur, soit à son représentant.

Toutefois, cette quantité à restituer ne sera pas délivrée en nature, mais la *valeur* en sera bonifiée aux ayants droit, au cours du jour du débarquement final du navire ; à défaut d'entente sur cette valeur, elle est établie par un arbitrage dont les parties supportent les frais en commun.

2. Note de répartition. — Pour plus de clarté, nous donnons ci-dessous une note de répartition.

Anvers, le ..... 19....

FROMENT ex s/s *Marchioness of Bute.*

Réceptionnaires	Quantités facturées	Quantités débarquées	Quantités réparties	A recevoir	A rendre
A.	200.000	200 000	197 570	—	—
»	199 999	196.000	197.569	—	
»	150.200	148 700	148.375	—	—
»	46.100	45.520	45.441		5.287
»	251.000	251.000	247.950	—	
»	454.091	449 566	448.594	—	—
B.	300.000	297 000	296.355	—	645
C.	250.000	247.500	246.963	—	537
D.	200.001	198.000	197.571	—	429
E.	200.000	198.500	197.570	—	930
F.	50.000	49 500	49.392		108
G.	400 000	391.600	395.140	3.540	—
H.	150.200	148.500	148.375	—	125
I.	199.900	198 000	197.471	—	529
J.	300.000	294.200	296.355	2.155	—
K.	499.900	497 000	493.826	—	3.174
L.	300.100	297.700	296.555	—	1.245
M.	103.000	102.300	101.748	—	552
N.	200.300	190.000	197.866	7.866	—
Totaux...	4.454.691	4.400.586	4.400 586	13.561	13.561

Si la partie délivrée contient des avaries, la note de répartition mentionnera séparément la quantité saine et celle avariée à recevoir ou à rendre, suivant le cas. En voici un exemple :

Réceptionnaires	Quantités des connaissements	REÇU		RÉPART.		A RENDRE		A RECEVOIR	
		Sain	Avarie	Sain	Avarie	Sain	Avarie	Sain	Avarie
A.	325 000	324.350	—	311.374	12.418	12.976	—	—	12.418
B.	287.500	254.500	8.000	275.445	10.985	—	—	20.945	2.985
C.	187.500	187.608	22.567	179.639	7.164	7.969	15.403	—	—
	800.000	766.458	30.567	765.458	30.567	20.945	15.403	20 945	15.403

3. Décomptes pour les quantités à rendre ou à recevoir. — Chaque réceptionnaire reçoit du surveillant de la cargaison une lettre indiquant les quantités qu'il doit recevoir ou rendre. Ainsi :

X. & C°. Anvers, le ..... 19...

Monsieur *N., E./V.*

S/ *Marchioness of Bute.*

Bill of lading : *300.000* kilogrammes.

Nous avons l'avantage de vous remettre inclus note de répartition par ce vapeur, suivant laquelle vous avez

1.742 kilogrammes à recevoir de Messieurs *Y. & C°.*

413 » » Messieurs *Z. & C°.*

ce qui porte votre quantité finale et à décompter avec vos vendeurs à *296.355* kilogrammes, ce dont veuillez prendre note.

Agréez, Monsieur, nos salutations empressées.

(s.) *X. & C°.*

Chaque réceptionnaire dresse ensuite un décompte pour les quantités, respectivement les bonifications qu'il doit recevoir de ses co-réceptionnaires.

T. & C° . Anvers, le ..... 19....

Messieurs *Y. & C°, E./V.*

Décompte de répartition d'une partie froment par st. *Marchioness of Bute.*

Dernier jour de débarquement : ... *décembre 19...*

1.742 kilogr. froment Bahia Blanca Barletta à fr. fr. .....

Fret à ... par *1015* kilogr.

£ ... au change de ... fr.

Courtage et transbordement » » .....

A votre *débit* » .....

(s.) *S. E. & O.*

B. — DEBARQUEMENT POUR LES AFFAIRES « TRANSBORDE », « SUR WAGON » ET « AVEC REEXPEDITION C.I.F. ».

Le poids délivré est constaté aux frais du *vendeur* par des peseurs et mesureurs jurés ou par des balances automatiques satisfaisant aux prescriptions légales. L'acheteur a la faculté d'assister au pesage ou de s'y faire représenter.

On comprend dans le poids délivré la marchandise trouvée entre le vaigrage et la muraille du navire.

Constatation du poids à la mesure.

Le vendeur transbordé peut, s'il le désire, faire déterminer le poids en mesurant les grains à l'hectolitre. Cette constatation à la mesure se fait au moyen de cylindres en bois mesurant un demi-hectolitre.

Lorsque la mesure est pleine, le mesureur égalise en rejetant l'excès au moyen d'une plane ou d'une pelle. Le poids d'un de ces cylindres sur vingt-cinq est constaté par la balance et consigné dans le livret du mesureur. A chaque interruption de travail, on fait l'addition de toutes les pesées et le poids

moyen obtenu est considéré comme le poids exact de chaque mesure. La moyenne ainsi déterminée pourra ne pas être rigoureusement correcte, si le grain contenu dans la mesure pesée s'est tassé plus que dans les vingt-quatre autres mesures, soit par un heurt volontaire appliqué à la mesure en question, soit grâce aux mouvements plus saccadés, lors du remplissage de cette mesure.

Ce mode de constatation de poids n'est employé que pour les marchandises à recevoir ex allège.

Il est à remarquer que le poids des avoines se constate toujours à la pesée.

A la différence de l'importateur, l'acheteur « transbordé », « sur wagon » ou « avec réexpédition c. i. f. » ne se fera d'ordinaire pas représenter au pesage de la marchandise, mais se fiera au billet de pesage des peseurs et mesureurs jurés, dont le duplicata lui sera remis par son vendeur ou par la corporation de ce dernier.

Section VI. — DELIVRAISON.

Considérations générales.

Lorsque la marchandise a été mise à disposition, l'acheteur doit prendre les mesures requises pour que la réception puisse se faire en temps utile. En effet, le défaut d'enlèvement grèverait la marchandise de frais de surestaries, séjour sur quai ou en magasin, assurance, etc., qui seraient à charge du réceptionnaire en défaut.

Si l'acheteur néglige de fournir en temps utile les instructions pour l'expédition et les sacs vides, tous les frais, risques et périls qui en résulteraient sont pour son compte.

En vue de conserver ses droits, le vendeur mettra son acheteur en demeure par lettre recommandée et si cette mise en demeure reste sans effet, le vendeur pourra, 48 heures plus tard, prendre telles mesures qu'il croira convenables, aux frais, risques et périls de l'acheteur, auquel il donnera avis des mesures prises. Ceci n'est d'ailleurs que l'application de l'art. 1657 du code civil, suivant lequel la résolution de la vente a lieu de

plein droit (et même sans sommation) au profit du vendeur, après l'expiration du terme convenu pour le retirement.

Le délai du paiement pourra être avancé de toute la durée du retard occasionné par l'acheteur.

Si la marchandise a été vendue « transbordé », l'acheteur fera en sorte que le bateau qu'il aura affrété se trouve à la disposition du vendeur.

Mais si l'affaire a été traitée « sur wagon », ce n'est plus l'acheteur qui fait les démarches nécessaires pour obtenir le wagon destiné à recevoir la marchandise. Il donnera simplement à son vendeur les instructions d'expédition, comme nous le verrons litt. B. — de cette section.

A. — DELIVRAISON POUR LES AFFAIRES « TRANSBORDE ».

§ 1. — *Délais.*

Lorsque l'acheteur doit prendre réception par bateau, celui-ci doit, à la demande du vendeur, être placé immédiatement le long du navire de mer pour toute marchandise ainsi renseignée.

Si la marchandise est mise à disposition en allège ou sur quai, le bateau de l'acheteur doit être prêt dans les deux jours ouvrables.

§ 2. — *Mise à disposition en plusieurs endroits.*

Si la marchandise, vendue sur contrat à terme (n° 18) ou sur contrat sur livraison (n° 20) est mise à disposition, alors qu'elle se trouve logée en plusieurs endroits différents, le vendeur supportera les frais extra qui en résulteraient pour l'acheteur.

Cette disposition ne s'applique pas aux contrats sur bonne arrivée, à moins que le vendeur n'ait déchargé la marchandise en plusieurs endroits dans le but de l'améliorer; car il ne peut pas être rendu responsable des frais extra, s'il doit déplacer son navire sur les ordres du capitaine du port.

§ 3. — *Organisation de la délivraison « transbordé ».*

1. **Affrètement.** — Voici la manière dont on procède en pratique lors d'une expédition par bateau. L'acheteur, d'ordinaire par l'intermédiaire d'un affréteur, prend en location un bateau, soit pour un temps déterminé, soit pour un voyage convenu. Il donne ordre au batelier de se rendre à l'endroit où le navire doit décharger sa cargaison et communique en même temps à son vendeur le nom du bateau et du batelier.

2. **Transbordement.** — Le vendeur remet alors à sa corporation les instructions de charger à bord du bateau désigné. Ces instructions sont habituellement transmises par un mémorandum conçu à peu près en ces termes :

Anvers, le ..... 19....

Note pour les Mesureurs jurés :
The Antwerp Grainwork Company,

Vapeur *Tigris*, cap. Tornquist.
Allège : ....
Partie : *900 tonnes froment.*
A charger en : *allège Frédéric.*
Kilogr. : *300.000.*
Délivraison à : *Z. & C°*

(s.) *X. & C°.*

3. **Billet des mesureurs jurés** (1). — Après chargement, la corporation chargée de la manipulation remet au vendeur ainsi qu'au courtier traitant un *billet des mesureurs* renseignant le nom du bateau et la quantité chargée :

The Antwerp Grainwork Company. Anvers, le ..... 19....

Travail exécuté pour compte de MM. *X. & C° :*

Ex vapeur *Tigris* en allège *Frédéric*, *cap. Jos. Robert*, *300.000* kilogrammes froment.

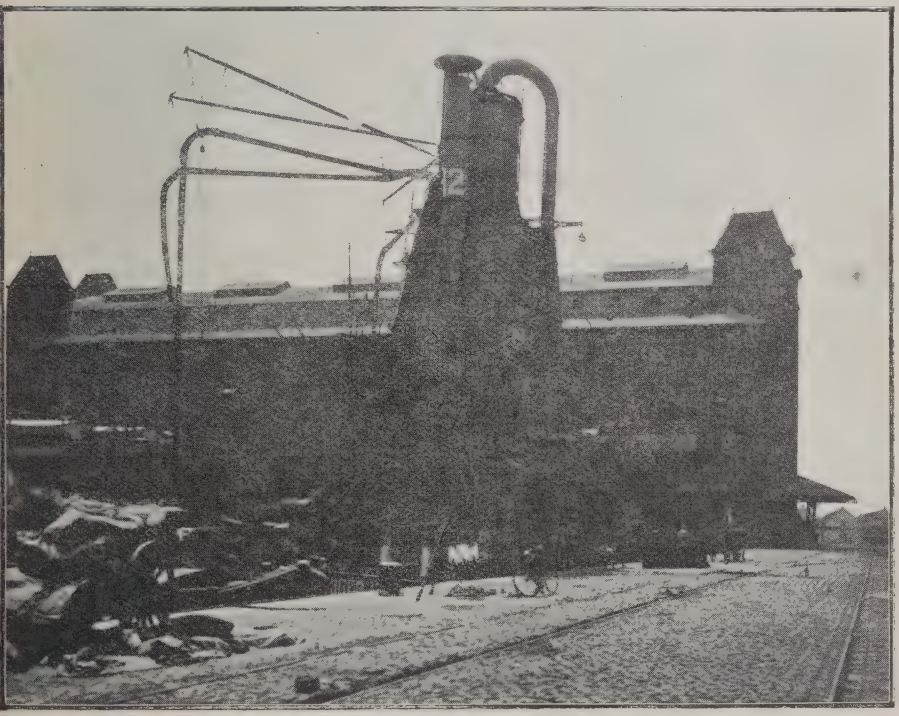
Le chef de corporation :
(s.) *M.*

(1) Les peseurs et mesureurs *jurés* ou *assermentés*, membres d'une *corporation*, prêtent serment au Palais de Justice, entre les mains du juge de paix de leur canton.

4. Connaissement. — Muni du billet des mesureurs, le vendeur dresse le connaissement et le soumet à la signature du batelier. Souvent le connaissement est fait par l'affréteur.

Afin de sauvegarder ses droits sur la marchandise dont il n'a pas encore reçu paiement, le vendeur est autorisé par le contrat à exiger que l'affrètement du bateau réceptionnaire se fasse en son nom. Si le bateau en question est destiné à naviguer, le vendeur peut requérir que l'acheteur oblige le batelier à lui délivrer les connaissements où lui, vendeur, figurera comme chargeur.

Si le bateau est destiné à un séjour, un reçu de la marchandise tient lieu de connaissement.



PORT D'ANVERS. — Déchargement d'une allège au moyen d'un élévateur à grains de la ville. Le grain tombe dans les sous-sols du quai, d'où il passe dans les magasins à grains.

Connaissement

300.000 kilogrammes

Le destinataire a *huit* jours ouvrables pour décharger toute la cargaison ; passé ce délai, il paiera au batelier ... francs par jour de surestarie.

Je soussigné *Jos. Robert*, Maître après Dieu du Navire « *Frédéric* » étant présentement à Anvers, pour du premier temps favorable, aller en droite route à *Bruxelles*, reconnais et confesse avoir reçu dans le bord de mon dit Navire, sous le franc tillac d'icelui de MM. *X. & C°*

trois cent mille (300.000) kilogrammes Froment

le tout sec et bien conditionné et marqué comme en marge, lesquelles marchandises je promets et m'oblige de mener et conduire dans mon dit Navire, sauf les périls et fortunes de la Mer, audit lieu de *Bruxelles*, et là les délivrer à *Meunerie T.*, en me payant pour le fret

fr. ..... par mille kilogrammes

avec les avaries aux us et coutumes de la Mer. Et pour ce tenir accomplir, je m'oblige corps et biens avec mon dit Navire, fret et appareils d'icelui ; en témoin de vérité j'ai signé *trois* Connaissements d'une même teneur, l'un accompli, les autres de nulle valeur.

Un Connaissement entre les mains du batelier.

Fait à Anvers, le ..... 19....

(s.) JOS. ROBERT.

DELIVRAISON

§ 5. — *Conditions générales pour l'affrètement, le chargement et le déchargement des bateaux de navigation intérieure* (1).

Mises en vigueur le 16 janvier 1906, complétées le 23 avril 1908.

1. Affrètement et résiliation.

Article 1. — L'affrètement est constaté par un arrêté signé par les deux parties.

Il est contracté aux présentes conditions générales, sauf stipulations dérogatoires.

La commission d'affrètement est de 5 %.

Art. 2. — L'affrètement sera résilié de plein droit, par notification donnée au batelier endéans les 24 heures.

A) Si l'assureur du chargement refuse le bateau ;

B) Si le bateau ne se trouve pas en temps utile et prêt à recevoir son chargement à l'endroit qui lui a été désigné.

Dans le dernier cas, les frais occasionnés, ainsi que la différence de fret, sont à charge du batelier défaillant.

C) En cas d'abandon de la marchandise pour avarie, détérioration ou non-conformité.

Dans ce cas, le batelier sera indemnisé par jour et par tonne, suivant le barème (art. 18), avec minimum du tiers du fret.

D) En cas d'avarie grave au bateau affrété, sous réserve de tous recours contre des tiers.

Si la résiliation n'est pas notifiée endéans le délai stipulé, le batelier aura droit à l'indemnité prévue à l'art. 18, avec minimum d'un tiers du fret.

Art. 3. — Les jours de staries comptent du lendemain de l'affrètement, à moins qu'il n'ait été chargé ce jour même, dimanches et jours fériés exceptés.

Art. 4. — Le bateau affrété pour naviguer sera mis, sans frais, à la disposition du chargeur, au lieu désigné par celui-ci.

Si le bateau doit ensuite déhaler, les frais en sont pour compte du chargeur.

Si l'affrètement est fait pour charger de plus d'un navire désigné, le batelier devra se placer sans frais, mais une seule fois, le long de chaque navire.

Art. 5. — L'arrimage des marchandises incombe au batelier, à l'exception de celles énumérées au dernier paragraphe de cet article, pour autant que le chargement ne se fasse que par une seule équipe ; s'il est opéré par plus d'une équipe, le chargeur devra fournir à ses frais les ouvriers nécessaires à l'arrimage des marchandises manipulées par des équipes supplémentaires.

Si le chargement se compose de marchandises en colis ou en sacs, le batelier a pour toutes, celles en vrac exceptées, le droit d'instituer pour chaque équipe supplémentaire un compteur aux frais du chargement.

---

(1) Un texte nouveau de ces Conditions générales paraîtra probablement dans le courant du second semestre de 1923.

La quantité de marchandises à arrimer par jour par le batelier est illimitée, pour autant que le chargement ne se fasse que par une seule équipe.

L'arrimage n'incombe pas au batelier pour les charbons, pitch, plomb en saumons, minerais, fonte en gueuse, poutrelles, rails, poutres, bois, ni pour les marchandises en colis et en sacs.

Art. 6. — Pour les chargements complets en vrac, grains, graines, légumes secs et autres, le chargeur renseignera au batelier, à la fin du chargement, le poids constaté par peseur ou mesureur juré ou libre, suivant l'usage du port. Cette donnée servira à dresser les lettres de transport.

Art. 7. — Avant de signer ou d'accepter des lettres de transport, le batelier peut exiger la production de la note de comptage, de pesage ou de mesurage.

Art. 8. — Toute notification ou protestation sera faite à la firme renseignée par l'arrêté d'affrètement, ou à l'affréteur si l'arrêté n'en mentionne pas.

Art. 9. — S'il y a changement de destination, il y a lieu à nouvelle convention entre les parties contractantes ; en cas de contestation, l'article 18 sera d'application.

Art. 10. — Le batelier qui n'aurait pas fait élection de domicile à Anvers est domicilié de plein droit au siège commercial de l'affréteur par l'entremise duquel le bateau a été affrété.

Art. 11. — Toute notification sera faite par lettre recommandée ou par lettre ordinaire, remise en présence de deux témoins.

2. Affrètement en séjour.

Art. 12. — Si le bateau se trouve à l'endroit indiqué pour le chargement, les jours de planche commenceront à courir le lendemain de l'affrètement, à moins qu'il n'ait été chargé ce jour même. Les jours de planche finissent le jour du déchargement. Chaque jour commencé est compté en entier.

Le séjour en rivière ou en rade pour les bateaux sortant des bassins commence à courir le jour de leur sortie des bassins et finit le jour de leur rentrée.

La journée commence et finit à minuit.

Art. 13. — Aucune indemnité n'est exigible pour la manipulation de la marchandise dans le bateau.

Art. 14. — S'il y a garantie de durée de séjour, le chargeur a le droit de décharger, compléter et recharger le bateau jusqu'à l'expiration du temps garanti.

Les frais de déplacement de l'allège pour se rendre au premier lieu de déchargement sont à charge du batelier. Les frais ultérieurs de déhalage incombent au chargeur, à raison de fr. 5 par déplacement de bassin à bassin et de l'ancien bassin de jonction au nouveau.

Art. 15. — Moyennant un préavis de 15 jours, le batelier aura toujours le droit de requérir le déchargement de son bateau après un séjour de 60 jours. Le préavis sera signifié à l'affréteur intermédiaire, ainsi qu'au propriétaire de la marchandise, si le nom de celui-ci figure dans l'arrêté et pour autant qu'il ait un domicile commercial à Anvers.

Si le batelier ne requiert pas le déchargement, il a droit à l'application de l'art 18 (surestaries).

Art. 16. — Le décompte total du séjour doit être fait, entre le batelier et l'affréteur, endéans les 48 heures après le déchargement. Si le délai est dépassé, les jours ultérieurs seront bonifiés au batelier jusqu'au jour du paiement.

Art. 17. — L'arrimage du chargement est pour compte de la marchandise et le chargement se poursuivra aussi vite que le chargeur l'exigera.

3. Délais de chargement et de déchargement, surestaries.

Art. 18. — Les délais de chargement et de déchargement, ainsi que les indemnités de surestaries, sont fixés comme suit :

Navigation belge et belge-française.

Tonneaux en lourd	Durée du chargement et du déchargement	Indemnités par jour courant de surestaries
De 25 à 40 tonnes	1 jour	fr. 7
» 41 » 80 »	2 jours	» 9
» 81 » 120 »	3 »	» 11
» 121 » 160 »	4 »	» 13
» 161 » 200 »	5 »	» 15
» 201 » 240 »	6 »	» 16
» 241 » 280 »	7 »	» 17
» 281 » 320 »	8 »	» 18
» 321 » 400 »	9 »	» 19
» 401 et plus	1 jour de plus par 60 tonnes	6 centimes de plus par tonne au-delà de 400 tonnes et par jour.

4. Droits et devoirs.

Art. 19. — Le batelier est obligé de travailler pendant la nuit. Il aura droit de ce chef, en dehors des heures de la douane, à un demi-jour jusqu'à minuit et à un jour pour travail continué après minuit.

Art. 20. — Si l'affrètement est fait pour naviguer, le batelier est tenu de charger et de décharger en rade, Austruweel compris.

Art. 21. — Le batelier ne peut pas compléter le chargement de son bateau sans le consentement écrit du premier affréteur.

Art. 22. — Par le mot environ, on entend 2 1/2 % en moins ou en plus, selon que la capacité du bateau le permet.

Art. 23. — Les lettres de transport sont délivrées au batelier au plus tard 24 heures après la fin du chargement, dimanches et jours fériés exceptés.

Passé ce délai, le batelier peut réclamer des surestaries, mais non commencer le voyage sans avoir reçu et signé les lettres de transport.

Si le chargement comprend plusieurs lots, le batelier est tenu de signer les lettres de transport immédiatement après la fin de l'embarquement de chaque lot.

Le batelier est tenu de signer les documents de transport au bureau de l'affréteur et de payer en même temps la commission d'affrètement.

Art. 24. — La délivraison des marchandises en colis sera faite contre récépissé remis au batelier pour chaque élingue.

Art. 25. — Pour les marchandises en vrac, il est admis une freinte de route d'un demi pour cent, et pour l'avoine un pour cent.

Art. 26. — Le transporteur n'est pas responsable, dans aucun cas quelconque de force majeure, ni pour les périls des fleuves et rivières, le vol ou le pillage par gens armés, les pertes ou dégâts occasionnés par des animaux rongeurs, la vermine, le vice propre de la marchandise, le coulage, la rouille, le bris de marchandises emballées en caisses ou paquets, l'évaporation, ni pour les marchandises inflammables et les explosifs. Ces deux dernières catégories doivent être spécialement renseignées par écrit au batelier lors de l'affrètement.

Art. 27. — La responsabilité du batelier cesse au moment de l'enlèvement des marchandises.

Art. 28. — Une avance sur le fret est exigible, mais elle ne peut pas dépasser le tiers de celui-ci.

Si l'affréteur est entrepreneur de transports, le batelier est tenu d'admettre dans la lettre de transport l'inscription de la différence de fret comme avance, et l'affréteur est tenu d'augmenter l'avance revenant au batelier.

Art. 29. — En cas de reprise d'un bateau affrété pour séjourner et/ou naviguer, le batelier devra se conformer aux instructions de l'affréteur du repreneur, et le premier affréteur n'aura droit qu'à la commission sur le séjour jusqu'au moment de la reprise.

Art. 30. — Toute contestation sur l'exécution de la convention d'affrètement sera jugée par les arbitres de la Chambre arbitrale et de conciliation pour la navigation intérieure établie à Anvers, jugeant en premier ressort.

B. — DÉLIVRAISON POUR LES AFFAIRES « SUR WAGON ».

§ 1. — *Considérations générales.*

Le vendeur doit se soumettre à toutes les instructions de destination et de tarif de l'acheteur et prend à sa charge tous les frais nécessités par la mise sur wagon.

Tous frais éventuels résultés du retard de l'administration des chemins de fer sont à charge du vendeur. C'est à ce dernier enfin qu'incombe l'obligation de la prise des sacs au domicile du loueur de sacs, mais les conséquences du refus de livraison des toiles sont entièrement à la charge de l'acheteur.

Voici comment, en pratique, acheteur, vendeur et corporation procèdent lors d'une expédition par chemin de fer.

§ 2. — *Organisation de la délivraison « sur wagon »:*

1. **Bordereau d'expédition et « bon de sacs ».** — L'acheteur remet au vendeur ou à la corporation de celui-ci la lettre de

voiture portant tous les détails de l'expédition. Au bordereau imposé par l'Administration des chemins de fer, l'expéditeur épingle le « Bon » par lequel, pour compte de l'acheteur, il donne ordre au loueur de sacs de laisser suivre au vendeur les toiles nécessaires à l'expédition.

BON DE SACS

N° 25

Bon pour 100..... *sacs de location et ficelles, pour compte de* R. & C°.

N° 25 Anvers, le ..... 19....

Bon pour cent *sacs en location et ficelles, pour compte de* R. & C°

à ..... centimes $\frac{\text{par sac et par jour}}{\text{par sac et par mois}}$ aux *conditions de la place.*

2. Instructions du vendeur. — A ces deux pièces, le bordereau d'expédition et le « bon de sacs », le vendeur ajoute un « bon à charger » par lequel il donne à sa corporation instructions de charger la marchandise sur wagon.

Voici comment ces ordres sont habituellement libellés:

De Z. & C°.

Note pour The Antwerp Grainwork Company.

Vapeur ou allège : st. *Tigris.*
Partie : *900 tonnes froment.*
A charger : *100 sacs de 100 kilogr.*
Destination : *Renaix.*
Destinataire : *Meunerie L.*
Courtier : *P.*
Marque : *S. F.*

Anvers, le ..... 19....

3. Demande de wagons. — La corporation ayant reçu tous ces documents fait à son tour une demande de wagons à l'administration des chemins de fer, demande qui doit être présentée 24 heures à l'avance, s'il s'agit de 1, 2 ou 3 wagons ; 48 heures à l'avance, s'il s'agit d'une expédition de plus de 3 wagons. (Voir plus loin le modèle de demande).

Tout wagon demandé, mis à la disposition et non utilisé, donne lieu à la perception d'une amende de 15 fr. par wagon.

Si, dans les huit heures de la mise à disposition, le chargement du wagon n'est pas opéré, l'expéditeur est passible d'une

amende de 2 fr. 50 par heure de retard et par wagon pour l'extérieur et de 1 fr. 25 par heure et par wagon pour l'intérieur. Toutefois cette amende, surtout pour les wagons pour l'intérieur, n'est pas toujours appliquée.

Même amende pour chaque wagon qui, à défaut des pièces prescrites, ne pourrait partir par le train qui aurait dû l'emmener.

Inscription au Registre
N°

Chemins de fer de l'Etat
BELGIQUE

STATIONS D'ANVERS-BASSINS

Demande de Wagons

Monsieur le Chef des Stations d'Anvers-Bassins est prié de mettre à disposition (1) pour le ..... 19..., les wagons et bâches nécessaires au transport des marchandises ci-après désignées, savoir :

Destination *Renaix.*
Bureau de sortie par
Nature de la marchandise *froment.*
Nombre de colis et poids *100 sacs 10100 kg.*
Marques et Numéros *1/100 S. F.*
Transport avec ou sans bâches.
Observations :

Anvers, le ..... 19....

L'expéditeur,
The Antwerp Grainwork Company

N.-B — L'expéditeur est prié de remplir le présent dans tous ses détails.

(1) Indiquer suivant le cas

Gare principale { Hangars. / Parc de chargem. / Grandes Grues.
Entrepôt Royal.
Grand Bass. anc. { Quai de l'Entrepôt. / Quai Napoléon.
Petit Bassin ancien { Quai St. Laurent. / Hangar Prussien. / Grues Quai Ouest.
Gare du Quai du Rhin. Rue d'Amsterdam.
Bassin du Katteudyck { Quai Ouest. / Quai Est. / Grande Grue Est. / Petite Grue Est.
Bassin de Jonction, rue de Londres.
Gare aux Bois.
Bassin aux Bois { Quai Nord. / Quai Sud. / Quai Est.
Bassin de Campine { Quai Ouest. / Quai Est.
Bassin du Canal { Quai Ouest. / Quai Est.
Gare de Stuyvenb

ANVERS-BASSINS

DIVISION
—
N°

Accusé de réception à délivrer à l'expéditeur

M inscrit ce jour sous le N° pour wagon bâches pour le transport en destination de qui fait l'objet de sa demande en date du ... 19...,

Anvers-Bassin, le ..... 19...

Pr le Chef des Stations,
Le Délégué,

4. Mise sur wagon. — La corporation présente les bons de sacs au loueur de sacs et apporte les toiles au navire ou au magasin, où elle charge la marchandise sur wagon.

Cette opération terminée, la corporation se fait délivrer par l'administration un reçu pour les marchandises chargées.

5. Responsabilité pour retard. — L'Administration des chemins de fer n'assume plus aucune responsabilité concernant l'arrivée des marchandises dont elle a accepté d'effectuer le transport. Cette situation présentant de graves inconvénients pour le commerce, une réglementation nouvelle est à l'étude sur les bases suivantes : La corporation plomberait les wagons au départ. A l'arrivée à destination, le chef de gare constaterait si le wagon a été violé ou non. Dans l'affirmative, si un manquant a été constaté, l'Administration serait responsable ; dans la négative, elle n'interviendrait évidemment pas.

6. Billet des mesureurs. — Au cours du chargement, les mesureurs ont soigneusement noté sur leur calepin le nombre et le poids des colis ; à la fin du travail, la corporation dresse et remet au vendeur et au courtier de l'acheteur un billet des mesureurs mentionnant les détails des colis, des wagons avec leurs numéros, des poids bruts et nets, de la date du chargement, etc.

The Antwerp Grainwork Company. Anvers, le ..... 19....
Travail exécuté pour compte de Z. & C°.
St. *Tigris.* Qualité : *Froment.*
sur wagon pour *Renaix, N° 11.432, 100* sacs de *100 kilogr.*
Marque *S. F.*
Poids net : *10.000* kilogr.

Sur les données de ce billet, le vendeur dresse la facture de vente.

Pour les expéditions internationales, on procède de la même manière, sauf que la corporation doit en outre adresser au vérificateur des douanes une déclaration de libre sortie qui doit être contresignée par un receveur des douanes et être jointe à la lettre de voiture. Une demande d'enlèvement de quai doit être faite lorsque le travail est exécuté en dehors des heures réglementaires de la douane. Seules les avoines restent sous le contrôle permanent de la douane.

Pour les expéditions internationales, on fait usage de lettres de voiture spéciales uniformes pour tous les pays. A chaque

expédition pour l'extérieur est joint un bordereau spécial uniforme pour toutes les destinations, mais dont le nombre varie de pays à pays; ainsi, il en faut quatre pour la Suisse, deux pour la France, un pour la Hollande; l'Allemagne n'en exige pas.

Section VII. — RÉEXPÉDITION C.I.F.

§ 1. — *Considérations générales.*

Cette expression est employée plus particulièrement pour désigner les affaires faites avec la condition de réexpédition c. i. f. les stations rhénanes.

Les affaires « avec réexpédition c. i. f. » peuvent se conclure, suivant le cas, sur contrats « sur bonne arrivée » « à terme » et « sur livraison » (nos 17, 19, 21, 25 et 25 A).

Dans ces cas, le prix de vente comprend le prix de la marchandise aux conditions « transbordé », plus tous les frais de transport et d'assurance de la marchandise jusqu'à la destination convenue.

Parfois l'offre du vendeur s'entend « transbordé » et le courtier traitant conclut, à son insu, l'affaire « c. i. f. destination ». Toute différence de prix, ainsi que tous les frais, risques et périls, sont dès lors à charge de l'intermédiaire. Si le vendeur a, au préalable, consenti à traiter dans ces conditions, l'intermédiaire ne court plus que le risque de la différence éventuelle entre le prix « transbordé » et « c.i. f. »; mais si, les conditions ayant été modifiées à son insu, il refuse de reconnaître l'affaire, l'intermédiaire n'aura aucun recours contre lui.

D'ordinaire, le vendeur consent à *confirmer* la vente c. i. f. destination, en débitant ou créditant l'intermédiaire, suivant le cas, de toute différence entre le prix de l'offre primitive et le produit net de la négociation de la traite ou de la remise de l'acheteur. Mention expresse en est alors faite dans l'arrêté.

La différence trouvée dans le décompte de prix garanti est exigible à l'échéance de la facture, mais est d'ordinaire portée en compte Courtages.

§ 2. *Affrètement.*

1. **Bateaux usuels.** — Après la mise à disposition de la marchandise, le vendeur fera la réexpédition pour la destination convenue, aux conditions d'affrètement et par bateaux *usuels;* cette clause est nécessaire pour prévenir un abus possible, quoique peu probable de la part du vendeur, qui consisterait à charger la marchandise dans des baquets ou tjalks hollandais, etc., mode d'expédition qui pourrait être très préjudiciable à l'acheteur, tant par suite du retard dans l'arrivée de la marchandise que des conditions exceptionnelles relatives au remorquage, au remboursement des avaries et du manquant de poids, aux estaries et surestaries, etc.

2. **Conditions usuelles.** — Les conditions générales, pour l'affrètement, le chargement et le déchargement des bateaux de navigation belge-néerlandaise et belge-rhénane, sont les mêmes que pour la navigation intérieure, sauf les réserves spéciales contenues dans les connaissements et les délais de chargement et déchargement, ainsi que les indemnités pour surestaries, dont voici le barème :

Tonneaux en lourd	Délais de chargement et de déchargement	Indemnités par jour courant de surestaries
Jusque 25 tonnes	1 jour	fr. 8
De 26 à 75 »	2 jours	» 12
» 76 à 100 »	3 »	» 15
» 101 à 140 »	4 »	» 18
» 141 à 200 »	5 »	» 21
» 201 à 250 »	6 »	» 24
» 251 à 300 »	7 »	» 27
» 301 à 375 »	8 »	» 30
» 375 à 450 »	9 »	» 33
» 451 à 525 »	10 »	» 46
» 526 à 600 »	11 »	» 39
» 601 à 700 »	12 »	» 45
» 701 à 800 »	13 »	» 51
» 801 à 900 »	14 »	» 57
» 901 à 1.000 »	15 »	» 63
» 1.001 à 1.100 »	16 »	» 69
» 1.101 à 1.200 »	17 »	» 75
» 1.201 et plus	1 jour de plus par 100 t.	7 centimes par tonne et par jour au-delà de 1.200 t.

Ces barêmes sont appliqués d'après le tonnage renseigné sur la lettre de jauge servant au paiement des droits de bassin et de canal.

Parmi les clauses particulières des connaissements rhénans, il faut remarquer tout spécialement celle qui autorise les compagnies de navigation à annuler purement et simplement le conrat d'affrètement si le niveau des eaux du Rhin, constaté à Caub (Allemagne), est inférieur à 1 mètre 20.

Si la compagnie de navigation fait usage de cette faculté d'annulation, le vendeur « avec réexpédition c. i. f. » n'en est pas moins obligé de faire parvenir la marchandise à destination au cas où il n'aurait pas fait de réserves à cet égard.

3. Clauses dans les connaissements. — Le vendeur devant présenter à l'acheteur rhénan les documents « en règle », aura soin que les connaissements ne contiennent pas de remarques défavorables du batelier quant au conditionnement ou à la qualité de la marchandise.

Ces remarques ont pour but de dégager la responsabilité du batelier pour un manquant de poids éventuel à destination.

En effet, la compagnie de navigation reconnaît avoir reçu à bord telle quantité établie par connaissement et s'engage à la délivrer à destination, moins 1/2 % de perte de poids ou freinte de route, admise pour toutes les céréales autres que l'avoine, pour laquelle la freinte de route est de 1 %.

Tout manquant supérieur doit être remboursé par la compagnie, qui porte cette perte en compte au batelier et en retient la contrevaleur sur son salaire. Le batelier tâche d'échapper à cette responsabilité en mettant la perte de poids sur le compte d'un mauvais conditionnement (souvent imaginaire) de la marchandise.

Si une clause de mauvais conditionnement est inscrite dans le connaissement et que le manquant à la livraison est supérieur à la freinte de route prévue, le réceptionnaire n'a aucun recours contre le batelier et a le droit de faire rembourser la perte par le chargeur

Le batelier constate-t-il une irrégularité au cours du chargement, il doit immédiatement en faire la remarque à la corpo-

ration chargée du transbordement; il ne peut, sans avertissement, insérer une clause défavorable à la marchandise.

La corporation, à son tour, a le devoir d'interrompre immédiatement le transbordement et de prévenir le chargeur; à défaut de ce faire, elle pourrait être rendue responsable de la bonification exigée par le réceptionnaire et de tous dommages-intérêts qu'entraînerait le défaut de remise des connaissements en règle.

4. **Fret.** — Le vendeur déduit de sa facture le montant du fret, si celui-ci est payable à destination, ce qui est presque toujours le cas.

Les avances éventuelles faites au batelier sont assurées, si elles sont de quelque importance, et la prime pour cette assurance est retenue de l'avance faite. On assure celle-ci parce qu'il est admis que tout fret payé est un fret acquis, qui ne serait donc pas récupérable en cas de perte de la marchandise.

§ 3. *Assurance.*

1. **Polices.** — Les assurances rhénanes sont faites aux conditions de la police spéciale adoptée par le « Comité der Vereinigten Transport Versicherungs Gesellschaften (Nordische Fluss-Combination) de Berlin.

Il est également fait usage de polices d'abonnement couvrant toutes les expéditions d'une firme; néanmoins, à chaque expédition, il est délivré une police nouvelle.

2. **Primes.** — Les primes usuelles pour céréales sont de

1 3/4 pour mille pour Cologne-Düsseldorf,
2 » » Mayence,
2 1/4 » » Mannheim et Francfort,
2 3/4 » » Strasbourg,

mais ces taux varient évidemment, suivant l'importance des chargeurs et des assurances qu'ils contractent.

Pendant la saison d'hiver (du 15 novembre au 15 février), les primes, tant pour les polices ordinaires que pour les polices d'abonnement, sont majorées de 50 %.

3. **Montant à couvrir.** — Quel montant l'assurance doit-elle couvrir ?

L'assurance n'est couverte que pour le prix c. i. f., diminué du fret à payer à destination, alors que l'assurance pour les contrats c. i. f. Anvers doit être faite pour 2 % au-delà du prix diminué du fret payable à destination.

Le montant assuré au-delà de la limite requise reste acquis au vendeur sous sa responsabilité, respectivemnt à l'intermédiaire, si la vente a été faite avec prix garanti.

Si la marchandise est frappée d'un droit d'entrée, l'assurance doit également couvrir la valeur de celui-ci.

4. **Destinations néerlandaises.** — Les expéditions vers la *Hollande* s'assurent aux conditions ordinaires de la police d'Anvers.

PORT D'ANVERS. — L'entrée des nouveaux bassins.

CHAPITRE VI.
FACTURES PROVISOIRE ET FINALE.

§ 1. — *Facture provisoire.*

1. Nécessité de la facture provisoire. — Les conditions d'Anvers prévoient que l'acheteur n'est tenu de payer que la valeur de la quantité totale délivrée; l'exportateur lui envoie donc, au moment du chargement, une facture provisoire, suivant les détails renseignés par le connaissement.

Cette disposition ne s'applique qu'aux ventes c. i. f. continent, puisque les documents sont payés par l'importateur avant la réception de la marchandise, tandis que pour les ventes transbordé, sur wagon et avec réexpédition c. i. f., le consommateur ne paie qu'après la délivraison et par conséquent après la constatation définitive du poids total délivré.

Nous traitons la question des délais de désignation du navire dans une section spéciale de ce livre intitulée : « Désignation du navire ».

2. Réduction des poids et mesures. — Comme aux pays d'exportation les poids et mesures sont souvent différents de ceux employés en Belgique et que la vente se fait le plus souvent en kilogrammes, il y a lieu de réduire en facture provisoire, d'après une base identique pour tous les contrats de même provenance, ces poids et mesures constatés à l'embarquement.

Dans la plupart des cas, la quantité, lors de l'embarquement, est calculée au poids; d'autres fois, elle est calculée à la mesure et renseignée ainsi dans les connaissements.

Nous n'indiquons ici que les poids et mesures utilisés dans la confection des connaissements.

Les réductions adoptées sont les suivantes, d'après les pays de provenance :

Angleterre et Amérique du Nord :
1 tonne = 2.240 lbs ou 1.015 kilogrammes.
1 lb. = 0,453593 kg.
1 imperial quarter = 2,97 hectolitres (un imperial quarter correspond exactement à 2,90789 hectolitres).
1 bushel = 60 lbs pour les froment et pois.
56 lbs » » graine de lin, maïs et seigle.
48 lbs » » orge et sarrasin.
32 lbs » l'avoine.
1 quarter américain = 480 lbs pour les froment, graine de lin, maïs, sarrasin et seigle.
400 lbs pour l'orge.
320 lbs » l'avoine.

Danube : 100 hectolitres du Danube = 98 hectolitres à Anvers.
1 kilé vallaque = 6,75 hectolitres.
1 kilé de Galatz = 4,16 hectolitres.

Indes : 1 quarter pour les blés des Indes = 492 lbs. Actuellement d'ordinaire 480 lbs.

Russie : 1 poud = 16,25 kilogrammes (40 livres russes) (exactement 16,38 kg.).
1 poud = 35,55 lbs angl.
1 chetwert = 2,1 hectolitres (exactement 2,0991).
100 chetwerts = 72 imperial bushels.

Turquie : 1 kilé de Constantinople = 0,37 hectolitre.

3. **Réduction du fret.** — D'autre par, le fret étant payé à destination, doit être déduit de la facture provisoire.

S'il est calculé en monnaie étrangère, il se réduit en facture provisoire sur les bases du cours de la date de la facture provisoire.

La plupart des connaissements stipulent que le cours de réduction du fret, calculé en £ et payable en francs au débarquement, sera le cours le plus élevé du papier « on demand » (à vue) sur Londres au dernier jour du débarquement.

Toute différence entre le cours de réduction en facture et celui auquel le fret a été payé au débarquement est pour compte du vendeur.

§ 2. — *Facture finale.*

1. **Dispositions générales.** — Après la délivraison de la partie, l'importateur c. i. f. continent dresse la facture finale.

Celle-ci comprend le poids exact délivré. De la somme trouvée on déduit le fret. S'il y a lieu, on déduit de ce montant les escomptes, intérêts, etc. qui ont diminué le prix de revient, ou bien on y ajoute les intérêts, frais, etc. qui l'ont grevé. La somme ainsi obtenue, généralement inférieure à celle de la facture provisoire, est déduite du montant payé provisoirement. Le solde est, dans ce cas, dû par le chargeur au réceptionnaire c. i. f. continent.

2. **Risque de l'importateur.** — Parmi les risques les plus considérables que court l'importateur, il faut ranger le refus possible de l'exportateur de régler la facture finale.

L'exportateur doit payer anticipativement une marchandise dont il ignore non seulement la qualité effectivement chargée, mais même le poids ; pour certains ports d'exportation cet aléa est très grand, car l'exportateur peut entretemps être devenu insolvable.

La cause à laquelle il faut le plus souvent attribuer les manquants de poids au débarquement est la majoration des connaissements par les chargeurs.

Pour obvier à ce risque, il arrive parfois, surtout pour les ventes de céréales Danube et Mer Noire, que le surveillant du vendeur garantisse le règlement de la facture finale. Cette stipulation, qui ne figure dans aucun contrat, doit donc se faire au moment de la conclusion de la transaction.

CHAPITRE VII. — PAIEMENT.

A. — AFFAIRES « C.I.F. CONTINENT ».

§ 1. — *Dispositions générales.*

1. Modes. — Divers modes de paiement, variables suivant les pays de provenance de la marchandise et les échéances des factures, sont en usage dans le commerce d'importation des céréales. Lorsque le paiement se fait au comptant, le mode de remboursement le plus usuel est celui dit « par chèque à vue » ; par contre, quand la facture n'échoit qu'à 60 ou 90 jours de la date de l'embarquement, de l'arrivée ou de la présentation des documents, le vendeur émet d'ordinaire une traite soit sur l'importateur directement, et alors elle est souvent domiciliée à une banque, soit — et même généralement — sur une maison de banque ; c'est le paiement par rembours de banque.

Au chèque ou à la traite présentés au paiement ou à l'acceptation, l'exportateur joint les documents formant la garantie des effets ; on les appelle alors, suivant le cas, « chèque documentaire » ou « traite documentaire ».

Le banquier intermédiaire chargé de présenter les documents à l'acheteur les délivrera exceptionnellement contre acceptation et seulement s'il y est autorisé ; mais en principe les documents doivent rester attachés au chèque ou à la traite et ne sont délivrés que contre paiement (en anglais : *to be delivered only against payment).*

Si l'acheteur est dans l'impossibilité de lever les documents, le banquier prendra réception des marchandises aux frais, risques et périls de l'acheteur en défaut, après en avoir reçu l'autorisation de son cédant ; c'est évidemment à ce dernier que s'en prendra le banquier si l'acheteur refuse ou se trouve dans l'impossibilité de couvrir la perte ou les frais encourus par le banquier. Les conditions que les banques ont avec leurs correspondants prévoient que ces derniers sont tenus de tous les frais.

Dans les paragraphes subséquents, nous étudions de plus près les diverses phases des paiements usités dans le commerce des céréales; mais il va de soi que ces modes de remboursement ne sont pas propres à ce commerce-ci, mais qu'ils sont également usités dans d'autres genres d'affaires.

D'après les contrats de la Chambre arbitrale, les conditions relatives au délai de paiement sont très variables suivant le genre et l'origine du contrat, la provenance et la position de la marchandise, etc.

Le paiement peut se faire à un certain nombre de jours de la date de la vente, de la date de l'embarquement, de la date de l'arrivée de la marchandise, de la date de l'arrivée des documents en Europe, de la date de la présentation des documents, etc.

Néanmoins on peut dire qu'actuellement presque toutes les affaires en céréales se font au comptant sans escompte. Pour les importations de l'Amérique du Nord, le paiement s'effectue par transfert télégraphique. Lorsque les fluctuations des changes sont particulièrement fortes, les importateurs eux-mêmes revendent en dollars et en livres sterling.

2. Réserves lors du paiement. — Dans la plupart des cas, l'acheteur c. i. f. paie le montant de la facture provisoire contre documents avant d'avoir vu la marchandise. De plus, lorsque le navire est affrété à forfait (for a lump sum), par opposition à « en cueillette », le connaissement, en échange duquel il paie, peut ne pas porter le taux du fret. Ce dernier pourrait donc être différent de celui déduit en facture. Or, le capitaine ne délivrant la marchandise que contre le fret lui revenant (fret, dans ce cas, mentionné dans la charte-partie), l'acheteur qui lève ainsi les documents court un certain risque en vue duquel il fera ses réserves au moment du paiement et à peu près en ces termes :

X. & C°. Anvers, le ..... 19...

A Messieurs *B. & C°, E./V.*

Nous sommes en possession de votre facture provisoire à *500.000 kg. froment Bahia Blanca,* qu'en exécution totale du contrat du ..... vous

avez chargés, pour mon compte, par st. ....., en destination *d'Anvers*.
Conformément à nos conventions, nous avons payé votre disposition de fr. ..... *au comptant*, contre documents d'expédition dûment en règle.
Nous vous prions de prendre note que nous n'avons fait ce paiement que sous toutes réserves et pour autant que la marchandise, de même que les conditions d'affrètement et d'embarquement, soient conformes aux clauses de notre contrat.
Agréez, M., (s.) *X. & C°*.

Généralement les vendeurs iront même au-devant des acheteurs et joindront aux documents une lettre de garantie par laquelle ils attestent que le taux du fret, d'après la charte-partie, est bien celui déduit en facture et par laquelle ils assument toute responsabilité à cet égard.

§ 2. — *Paiement contre chèque.*

D'habitude, lorsque le paiement a lieu au comptant, le vendeur joint aux documents un chèque, qui a la valeur d'une quittance, et sur présentation (à la « vue ») desquels l'acheteur paie le montant de la facture sur l'acquit du bénéficiaire du chèque.

§ 3. — *Paiement par délégation.*

Certains vendeurs américains, au lieu de faire usage du chèque, joignent aux documents envoyés à leur banquier une lettre par laquelle ils informent celui-ci que l'importateur désigné paiera le montant de la facture contre présentation de cette lettre et des documents. C'est le paiement par *délégation*.
Le banquier présente cette lettre et les documents et donne, en son nom, décharge à l'acheteur pour le montant reçu.

Lettre du vendeur pour un paiement par délégation.

E. P. & C°. New-York, ... 19....
221, Produce Exch.

Messrs *H. & C°, New-York*.

Dear Sirs,

By st. *Belgenland*, duplicate per st. *Oceanic*, we shall instruct our correspondent Mr. *E. V., Antwerp*, to hold at the disposal of Banque N. *Antwerp*, the sum of ..... for your account, on receipt of our letter against the bills of lading.

Four inspection certificates for *16,000 bushels of wheat* per st. *Samland,* from New York to *Antwerp,* together with insurance certificates, for ..... *francs.*

Yours truly,

E. P. & C°.

Nous donnons ordre à nos correspondants à Anvers de tenir pour votre compte, à la disposition de la Banque N., fr. ....., à la réception de notre lettre et contre connaissements. Inclus certificats d'inspection et certificats d'assurance.

§ 4. — *Paiement par chèque barré.*

Pour les paiements au comptant, il est beaucoup fait usage en Angleterre du chèque barré, qui présente des conditions de sécurité très appréciables. En effet, le montant d'un « *crossed cheque* » (qui porte en travers deux lignes tracées à l'encre, entre lesquelles s'écrivent les mots «& C°»), ne peut être touché que par une banque. Si on est porteur d'un chèque barré, on le remet à un banquier, puis on assigne sur lui pour le montant. Si, entre les lignes tracées en travers du chèque barré, se trouve en outre le nom d'un banquier, la somme ne pourra en être encaissée que par l'intermédiaire de ce banquier.

Ces dispositions sont encore dépourvues de sanction en Belgique. En Allemagne, l'équivalent du chèque barré est le chèque portant la mention « *Nur zur Verrechnung* ».

§ 5. — *Paiement par mandat de virement.*

Au lieu de payer en espèces ou en un chèque sur banque, l'acheteur pourra trouver avantage à payer au moyen d'un mandat de virement sur la Banque Nationale.

Le mandat ou « bon » de virement n'est en usage qu'entre firmes de la même place ayant un compte courant à la Banque Nationale. Dans les relations entre commerçants habitant des localités différentes, l'agent de la Banque Nationale reçoit le versement et le vire au profit du bénéficiaire par un simple transfert au crédit de son compte auprès de l'agence ou de la succursale de sa résidence. L'agent de la Banque Nationale délivre au déposant un *récépissé du versement* qui est présenté par le bénéficiaire au lieu de destination.

Le virement étant une assignation sur la Banque Nationale, ne donnant droit qu'à être crédité en compte courant, on ne peut donner ou recevoir de virements qu'à la condition d'avoir un compte courant ouvert à la Banque Nationale, parce que le virement ne consiste qu'en un transfert d'un compte sur un autre.

PORT D'ANVERS. — Transbordement de céréales de vapeur en allège au moyen d'un élévateur à grains.

Le virement présente donc de sérieux avantages :

1° Il évite le transport de numéraire, puisqu'il n'occasionne qu'un transfert de compte;

2° En cas de perte, celui qui trouve le mandat de virement égaré ne peut en faire aucun usage déloyal, parce que le virement ne donne pas droit à des espèces.

§ 6. — *Paiement à terme par traite directe sur l'acheteur.*

Il arrive aussi dans le commerce de consignation ou même simplement dans les relations de vendeur à acheteur, que le vendeur émet sur son acheteur une traite directe à laquelle il joint les documents d'expédition.

Ces documents forment la garantie de la traite et permettent de s'assurer que les opérations auxquelles elles donnent lieu sont sérieuses et réelles.

A l'échéance de la traite, l'acheteur en paiera le montant au banquier et recevra les documents d'expédition; mais si le navire arrive avant l'échéance — ce qui est d'ordinaire le cas — l'acheteur réclamera les documents en échange desquels il paiera le montant de la traite sous escompte, à moins que le banquier ne soit autorisé à lui délivrer les documents contre acceptation.

§ 7. — *Paiement par rembours de banque.*

1. Origine. — Trop souvent, les exportateurs, incapables à cause des distances très considérables, de surveiller leurs acheteurs, ont été victimes de leur trop grande confiance dans la solvabilité de ceux-ci. Rien d'étonnant donc à ce qu'ils aient cherché le moyen de mettre un terme aux pertes qu'ils éprouvaient par suite soit de la mauvaise foi de leurs acheteurs, soit de l'incapacité de ces derniers à faire face à leurs engagements.

Si des traites acceptées par des particuliers sont souvent laissées en souffrance, l'organisation des banques, leur genre de travail, leur prudence et leur souci de conserver la confiance de leurs clients leur assurent d'ordinaire, à juste titre, un crédit

considérable ; les banques, en effet, disposent de capitaux tels que les traites acceptées par elles offrent des garanties autrement sérieuses que celles acceptées par des acheteurs isolés, dont le capital est sujet aux moindres oscillations d'un marché, lesquelles, du jour au lendemain, peuvent causer leur ruine complète.

Il n'en fallut pas davantage pour faire naître dans l'esprit des vendeurs le désir de voir toutes leurs traites acceptées, non plus par leurs acheteurs mêmes, mais par des maisons de banque possédant toute leur confiance. De là le paiement par « Rembours de banque ».

Dans ce mode de paiement la traite, au lieu d'être tirée par le vendeur sur son acheteur, est tirée sur une banque proposée par l'acheteur et acceptée par le vendeur.

2. **Banquier douteux.** — Si la maison de banque ne présente pas toutes les garanties voulues, le vendeur n'est pas obligé d'approuver la banque proposée et en exigera une autre. Quoique ce cas soit plutôt rare, il ne faudrait pas croire cependant que cette éventualité ne puisse pas se présenter ; en effet, un acheteur de médiocre solvabilité ne trouvera souvent qu'une banque qui ne vaut pas beaucoup plus ; pareille banque pourrait même être recherchée par certains acheteurs, car il va sans dire que la commission qu'elle pourrait réclamer en échange de ses services sera généralement plus réduite que la commission qu'une banque de premier ordre porterait en compte. D'autres fois cependant un banquier de second ordre, sachant que le client douteux ne sera pas accepté par une banque de premier ordre, exigera des commissions élevées.

3. **Commission d'acceptation.** — Le banquier réclame, du chef de son acceptation, une commission dite « de banque » ou « d'acceptation », qui varie entre 1/4 et 3/4 % du montant de la traite, voire davantage, suivant le terme de paiement, le crédit et la réputation de solvabilité de celui pour compte duquel la traite est acceptée. Très généralement, la commission d'acceptation est payée par l'acheteur de la marchandise. Néanmoins, exceptionnellement, par exemple pour les affaires de la Baltique,

ou à la suite de conventions particulières entre vendeur et acheteur, le vendeur bonifiera directement la commision d'acceptation au banquier acceptant ou ristournera cette commission à l'acheteur en la déduisant de la facture.

4. Envoi des documents en Europe. — Le vendeur-exportateur ayant émis la traite sur le banquier rembours, négocie cette traite et les documents chez lui, ou bien envoie à son banquier à l'étranger la traite jointe aux documents. Ceux-ci sont présentés au banquier acceptant, qui tiendra les documents à la disposition de son client moyennant couverture suffisante.

Nous avons vu que le vendeur pouvait envoyer la traite accompagnée des documents à son propre banquier-correspondant résidant dans la même ville que l'acheteur, et que ce banquier présenterait ensuite les documents au banquier acceptant. Pour éviter le paiement de la commission que le correspondant intermédiaire ne manquerait pas de réclamer pour son intervention, le vendeur envoie d'ordinaire la traite et les documents directement au banquier acceptant, en le priant de lui retourner aussitôt la traite dûment munie de son acceptation.

5. Inspection des documents par l'acheteur. — Au reçu de cette lettre, de la traite et des documents, le banquier s'empressera, pour se soustraire à cet égard à toute responsabilité ultérieure, de soumettre toutes ces pièces à l'inspection de l'acheteur pour compte duquel il est chargé d'accepter la traite. Quoique le banquier puisse exiger que l'acheteur vienne inspecter chez lui les documents en question, il fera rarement usage de cette faculté, car cela obligerait chaque fois l'acheteur lui-même ou un employé de confiance à se déplacer pour se rendre au domicile du banquier. Pareille exigence de la part de ce dernier lui ferait immédiatement perdre sa clientèle. D'ordinaire, le banquier écrira en ces termes à l'acheteur :

Banque N. Anvers, le ..... 19....

Messieurs *P. L. & C°, E./V.*

Nous avons l'honneur de vous remettre ci-joint à l'inspection :
1. Un connaissement en double à *2.000 quarters froment chargés par* st. *Belgenland et daté du ..... dernier.*

2. Une police d'assurance couvrant cette marchandise *pour fr.* .....
3. Un certificat *de qualité*.
4. La copie de la facture.

Contre ces documents Messieurs *P. & C°, de New-York*, ont disposé sur nous pour votre compte de :

1. fr. ..... en une traite au ..... prochain.
2. fr. ..... en une traite au ..... prochain.

Veuillez nous retourner ces documents après examen, accompagnés de la formule ci-jointe, remplie et signée, nous autorisant à accepter les susdites traites à votre débit.

Si, pour un motif quelconque, vous n'étiez pas d'accord, veuillez nous le faire savoir sans retard en nous retournant les documents.

Agréez, M...,

(s.) *Banque N.*

L'acheteur, nanti momentanément des documents, devra les examiner méticuleusement et voir s'ils répondent en tous points aux conditions de la vente. Dans la négative, il se demandera si, en tenant compte des prix ou de ses besoins immédiats, il est ou non de son intérêt de faire accepter les documents sous réserves ou bien de les refuser, si toutefois le contrat l'y autorise.

6. **Retour des documents au banquier.** — Les documents ayant été trouvés en règle, l'acheteur les rendra à l'encaisseur délégué par la banque, mais aura soin d'y joindre une lettre dans le genre de celle dont voici un modèle :

P. L. & C°. Anvers, le ..... 19....

Banque N., E./V.

Messieurs,

Nous avons bien reçu votre honorée de ce jour, nous remettant à l'inspection les documents suivants :

1. Un connaissement en double à *2.000 qrs froment chargés* par st. *Belgenland, daté du ..... dernier.*
2. Une police d'asurance couvrant cette marchandise *pour fr.* .....
3. Un certificat de *qualité*

que nous avons trouvés en règle et que nous vous remettons sous ce pli.

En échange de ces documents, veuillez accepter pour notre compte les traites de

1. *fr. ..... au ..... prochain.*
2. *fr. ..... au ..... prochain.*

tirées sur votre établissement par Messieurs *P. & C°, de New-York*, et nous en débiter sous avis.

Les susdits documents, respectivement les marchandises qu'ils représentent, vous serviront de nantissement pour leur valeur entière, à tous nos engagements présents et futurs et formeront, avec tous gages et dépôts précédents, une garantie unique et indivisible.

Veuillez nous accuser réception de la présente et agréer, M...,

(s.) *P. L. & C°.*

7. Compte « acceptations ». — Ces acceptations font l'objet des comptes « acceptations », et, comme ceux-ci présentent généralement des conditions différentes de celles des comptes courants ordinaires, notamment en ce qu'ils sont tenus sans perte d'intérêt, les banquiers confirment aux clients l'inscription au débit de ce compte de tous les montants pour lesquels ils ont accepté des traites.

C'est donc dans les termes suivants que les banques annoncent cette acceptation et cette inscription :

Banque N. Anvers, le ..... 19....

Messieurs *P. L. & C°, E./V.*

Nous avons bien reçu votre honorée d'hier par laquelle vous nous autorisez à accepter pour votre compte les traites fournies sur nous par Messieurs *P. & C°, New-York*, d'ensemble.

fr. ..... toutes deux payables au ..... prochain contre connaissement en double *à 2.000 qrs froment chargés par st. Belgenland*, police d'assurance de fr. ..... et certificat de *qualité*.

Vous avez trouvé en règle ces documents soumis à votre inspection.

En conséquence, nous acceptons les susdites traites à votre débit en compte spécial « Acceptations » et vous prions d'avoir soin de nous couvrir en temps utile de leur montant.

Nous prenons la liberté d'assigner sur vous pour *fr.* ..... soit 1/4 % commission d'acceptation que veuillez acquitter.

Agréez, M...,

(s.) *Banque N.*

Comme la lettre le dit, la commision d'acceptation sera payée au comptant par le client. Il arrive toutefois souvent que cette commission est portée en compte courant ordinaire du client.

8. Renvoi de la traite au vendeur. — Dès que le banquier aura reçu de son client l'assurance que les documents sont parfaitement en règle, il renverra au vendeur les traites dûment munies de son acceptation, en y joignant la lettre suivante :

Banque N. Anvers, le ..... 19....

Messieurs *P. & C°, New-York.*

Nous avons bien reçu votre honorée du ..... dernier, par laquelle vous nous avisez vos traites sur nous pour compte de Messieurs *P. L. & C°, Anvers*, de :

Fr. ..... au ..... prochain.

Fr. ..... au ..... prochain.

contre connaissement en double à *2.000 qrs froment chargés par st. Belgenland* et daté du ..... dernier, police d'assurance couvrant la dite marchandise pour *fr.* ..... et certificat de *qualité*.

Nous acceptons ces traites au débit de Messieurs *P. L. & C°*, et vous les renvoyons sous pli.

Nous portons à votre débit fr. ..... pour timbre de la traite et port de lettres, somme que veuillez verser pour notre compte à la Banque X. de votre ville.

Nous vous prions de nous accuser réception de la présente par retour et vous saluons, Messieurs, bien sincèrement.

(s.) *Banque N.*

9. Risques du banquier. — A première vue, le banquier semble complètement à couvert, s'il a eu soin de prendre toutes les mesures que nous venons de passer en revue.

Ce serait une erreur de le croire. Même nanti des documents, le banquier court un certain risque et notamment chaque fois que, la marchandise étant en baisse et l'acheteur étant en déconfiture, il doit se substituer à lui et vendre la marchandise moyennant une somme inférieure à celle de son acceptation, ou encore quand l'assurance, dont la police est entre ses mains, ne couvre pas l'avarie encourue par la marchandise. Il en est ainsi lorsqu'une diminution de valeur provient soit du vice propre, soit d'une avarie inférieure à la franchise prévue, soit d'une cause autre que celles couvertes par la police d'assurance. Ceci est le cas notamment lorsque la marchandise est assurée par la police f. p. a. *(free from particular average)* de Londres, qui ne couvre les dégâts que s'il y a eu collision, naufrage, incendie ou échouement; mais pour se mettre à couvert, le banquier exige d'ordinaire, outre la police de Londres, un supplément d'assurance aux conditions de la police d'Anvers. Ces réserves ont leur raison d'être uniquement dans l'hypothèse que le client ne soit plus en état de faire face à ses engagements. (Voir, pour plus amples détails, le chapitre : Assurances.

C'est en prévision de ce risque que le banquier n'accepte pas toujours, sans garantie préalable du client, pour la pleine valeur du jour, les documents joints à la traite qu'il souscrit; il exigera éventuellement le versement de marges plus ou moins considérables, selon la valeur de son client et la nature des marchandises offertes en garantie. Pour les céréales, cette marge est généralement de quinze à vingt pour cent.

10. Risques du vendeur. — Les risques du vendeur sont minimes et ne peuvent résulter que de l'insolvabilité collective de l'acheteur et du banquier acceptant.

11. Risques de l'acheteur. — Enfin, s'il n'y a pas de risques pour le banquier, couvert par des garanties suffisantes, et relativement peu de risques pour le banquier détenteur de documents à la pleine valeur du jour, il peut y avoir un certain risque pour l'acheteur, malgré l'acceptation de la traite par le banquier, en ce sens que si le banquier acceptant cesse ses paiements sans avoir effectivement couvert le vendeur, tout en ayant touché chez son client le montant des traites, le vendeur peut exiger que l'acheteur paie une seconde fois le montant de la facture, attendu que le banquier n'accepte que « pour compte de l'acheteur ».

12. Rembours de banque à l'étranger. — Il arrive que le vendeur demande un rembours de banque sur une place étrangère qui n'est pas celle du domicile de son acheteur et dont le papier est plus facilement ou plus avantageusement négociable, soit Londres, New-York, Paris, etc. Ce rembours à Londres s'emploie presque toujours pour les affaires en cafés du Brésil et de l'Amérique centrale, et pour les cotons des Indes et de l'Egypte, et à New-York pour les cotons des Etats-Unis. Les banquiers ouvrent alors des crédits à cet effet sur ces places chez un correspondant, pour compte de l'acheteur. Le banquier étranger accepte les traites que le vendeur tire sur lui, pour compte du banquier ordinaire de l'acheteur, si ce dernier n'est pas en relations directes avec le banquier étranger. A l'acceptation des traites, le banquier ordinaire de l'acheteur aura soin de confirmer cette acceptation dans les termes suivants :

Banque N. Anvers, le ..... 19....

Messieurs *P. L. & C°, E./V.*

Nous avons l'honneur de vous informer que nos correspondants de Londres, la ..... *Banking Cy. Ltd.*, ont accepté, avec notre garantie et suivant vos instructions, les traites fournies sur eux pour votre compte par Messieurs *P. & C°, New-York.*

de *L. st.* ..... *au* ..... *prochain.*
L. st. ..... *au* ..... *prochain.*

contre connaissement en double à *2.000 qrs froment chargés par st. Belgenland, daté du ..... dernier,*

Police d'assurance couvrant la marchandise pour L. st. .....

Certificat de *qualité,*

documents que nous avons soumis à votre inspection, que vous avez trouvés en règle, et que nous plaçons sous votre dossier de garantie à titre de nantissement.

Nous vous débitons des susdites traites en compte acceptations, au cours provisoire de ..... soit fr. ....., valeur *à l'échéance,* pour lequel montant vous voudrez bien avoir soin de nous faire la couverture en temps utile.

Nous nous permettons d'assigner sur vous pour fr. ....., soit 1/2 % commission d'acceptation que veuillez acquitter.

Agréez, M...,

(s.) *Banque N.*

Comme la lettre en fait mention, le cours de réduction des livres sterling n'est que provisoire et sera établi définitivement au cours du jour de l'échéance de la traite. Il est à remarquer que tous les banquiers ont chez leurs correspondants de Londres ou de Paris des crédits d'acceptation qu'ils ne dépassent point ou qu'ils ne dépassent qu'en promettant de rentrer à bref délai dans les limites de crédit convenues.

13. Levée des documents. — Reprenons le paiement par rembours tel qu'il se pratique le plus couramment, c'est-à-dire lorsque c'est le banquier de l'acheteur qui accepte la traite.

Pour que l'acheteur soit à même de prendre réception de la marchandise lors de l'arrivée du navire importateur, il est indispensable qu'il possède les documents d'expédition. Or comme ceux-ci sont restés en gage chez le banquier acceptant, force lui est de les dégager, de les lever, en désintéressant le banquier par le paiement intégral de la traite ou des traites qu'il a acceptées pour son compte. Si le banquier a le droit absolu de contraindre son client à le couvrir du montant intégral en question, il n'usera cependant de son droit que si le client lui est relativement peu connu ou qu'il se trouve manifestement dans une situation financière précaire. Au demeurant, ces cas sont prévus par banquier et client lors de l'ouverture du compte au profit du client.

14. Intérêts. — Quant aux intérêts, aussi longtemps que la traite n'est pas échue, il n'en sera pas dû, puisqu'aucun paie-

ment n'a suivi. En fait, le client a généralement besoin des documents longtemps avant l'échéance et le banquier les lui délivrera si l'ensemble de ses engagements le permet. Il y a lieu de faire à ce sujet les remarques détaillées ci-après.

15. Couverture. — Le *risque* que court le banquier en se dessaisissant des documents existe autant avant qu'après l'échéance de son acceptation. Il ne délivrera donc les documents que contre couverture, à moins que son client ne jouisse d'un *crédit en blanc* lui permettant l'enlèvement des documents. Aussi longtemps que l'acceptation n'est pas échue, le client, s'il a besoin des documents, les remplacera de préférence par d'autres documents ou garanties équivalentes car, à moins d'être créditeur en compte ordinaire, il s'exposerait à perdre une différence d'intérêts considérable, s'il prélevait sur son compte ordinaire de l'argent qui lui coûte minimum de 5 à 6 % pour couvrir *anticipativement* son compte « acceptations », qui lui rapporte au maximum de 2 à 3 %.

Les garanties que le client fournira seront, par exemple, des traites sur ses acheteurs, qu'il donnera *en dépôt sans les faire escompter,* si leur échéance précède celle de l'acceptation du banquier et si l'intérêt qui lui est alloué en compte acceptations est inférieur au taux de l'escompte.

16. Taux en compte courant. — L'intérêt créditeur bonifié en compte acceptations est généralement le même que celui bonifié en compte courant ordinaire, c'est-à-dire 1 % au-dessous du taux de la Banque Nationale, avec un maximum convenu, par exemple 2 1/2 ou 3 %. Il arrive cependant qu'il est accordé un taux créditeur supérieur en compte acceptations pour les fonds versés sur ce compte avant la maturité des effets, mais telle n'est pas la règle générale.

Il n'y a pas plus de risques pour le banquier du chef du compte acceptations que de celui des avances en compte ordinaire, si les garanties sont suffisantes.

Quant au taux débiteur du compte acceptations, il n'y a pas lieu d'en parler, car en principe il ne peut pas y avoir de débit en compte acceptations, attendu que le client doit couvrir le

banquier, d'habitude la veille de l'échéance, pour tout effet figurant au compte acceptations.

17. **Transferts de comptes.** — Si le client est créditeur en compte courant ordinaire, il prendra sur ce compte les fonds nécessaires et les appliquera au compte acceptations au moyen d'un simple transfert de compte, au fur et à mesure de l'échéance des effets, en émettant sur son banquier une assignation en faveur de lui-même, à transférer au crédit du compte acceptations.

Dans la supposition qu'à l'échéance de la traite acceptée par le banquier et portée en compte acceptations, le client n'ait pas remis les fonds nécessaires au banquier, celui-ci transférera au débit du compte ordinaire du client le montant de l'effet accepté.

Si, par suite de ce transfert, le compte ordinaire devenait débiteur et que cela ne fût pas prévu dans les conditions convenues, il se produirait ce qu'on appelle un « découvert de caisse » que le client serait tenu de couvrir par des mobilisations en faisant accepter de nouvelles traites par son banquier et en lui versant la contrevaleur escomptée (généralement au taux hors banque).

Mais c'est seulement lorsque le client n'a pas de compte courant ordinaire chez le banquier que le compte acceptations pourrait éventuellement devenir débiteur; le client sera invité à couvrir immédiatement le découvert de caisse pour lequel on lui comptera entretemps une commission spéciale.

18. **Impossibilité de lever les documents.** — Si à l'arrivée du navire, le client du banquier est dans l'impossibilité de lever les documents et, par suite, de recevoir lui-même la marchandise, le banquier comme porteur des documents en prendra réception et la fera décharger dans des allèges ou mettre dans des magasins affrétés ou loués en son nom, le tout pour compte de son client qui en supportera les frais.

Celui-ci devra donc en temps utile prendre ses mesures pour que la réception puisse se faire immédiatement au moment de l'arrivée du navire; à défaut de quoi il supportera tous les

frais de mise sur quai, séjour sur quai, veilles, assurance, etc. Il donnera donc au banquier les instructions pour la présentation du connaissement et renseignera la nation chargée de faire le transbordement et qui devra être agréée par le banquier.

P. L. & C°. Anvers, le ..... 19....

Banque N., E./V.

Messieurs,

Veuillez faire présenter aux agents de la *Red Star Line, E./.V,* le connaissement en double à *2.000 qrs froment* chargés par st. *Belgenland,* attendu demain matin, le faire viser et faire remettre laissez-suivre à l'*Antwerp Grainwork Company,* qui prendra réception des marchandises susdites en votre nom et pour votre compte.

Agréez, M...,

(s.) *P. L. & C°.*

Deux cas peuvent se présenter au moment de l'arrivée du navire : ou bien la marchandise n'a pas encore été revendue, ou bien elle a déjà été revendue.

A. — MARCHANDISE ENCORE INVENDUE.

Si la marchandise n'a pas encore été revendue, le banquier exigera que les contrats d'affrètement des allèges ou de location des magasins se fassent en son nom et que le batelier, respectivement l'entrepositaire, s'engagent à ne délivrer la marchandise que sur ordre formel du banquier. Il confirme à l'acheteur les conditions auxquelles il prendra réception de la partie.

Banque N. Anvers, le ..... 19....

Messieurs *P. L. & C°, E./V.*

Nous avons reçu votre lettre de ce jour et notons que la partie *2.000 qrs froment* par st. *Belgenland* est à transborder en allèges *Joséphine, patron Fraigneux et Trois Frères, patron Durand.*

Les contrats d'affrètement devront être faits en notre nom, ainsi que les polices d'assurance.

Il est entendu que ces marchandises resteront notre gage pour tout ce que vous nous devez ou pourrez nous devoir, à quelque titre que ce puisse être et qu'elles forment, avec vos nantissements antérieurs et ultérieurs, un gage unique et indivisible applicable à tous vos engagements passés, présents et futurs.

Il est entendu également que nous n'assumons aucune responsabilité pour quantité, qualité, marque, numéros, entretien ou conservation des marchandises qui resteront en allèges à vos frais, risques et périls et que, s'il y avait lieu, pour une cause quelconque, de procéder à une réalisation forcée du gage, vous auriez à nous rembourser tous les frais sans excep-

tion que cela nous occasionnerait, même les honoraires de nos avocats et avoués.

Veuillez agréer, M., (s.) *Banque N.*

Le contrat d'affrètement porte certaines clauses exceptionnelles que nous croyons utile de mentionner :

Contrat d'affrètement.

Le soussigné R. J., *patron, d'une part,* et *la Banque N., à Anvers,* d'autre part, sont convenus entre eux des conditions d'affrètement suivantes :

Ledit patron déclare avoir reçu à bord de son bateau un chargement de froment représentant, d'après la note de poids de l'*Antwerp Grainwork Company, environ 247.650 kilogr.* ex st. *Belgenland,* et il s'engage, son bateau ainsi chargé, à demeurer soit en rade, soit dans les bassins à la disposition de la Banque N., jusqu'à complet enlèvement de la marchandise qui s'opérera au gré et suivant les prescriptions de cette dernière.

Le fret est fixé à raison de ..... *francs* par jour dans les bassins et de ..... *francs* par jour hors des bassins à partir du ....., moyennant quoi le patron s'engage, quant à la délivrance de son chargement, à n'exécuter que les ordres par écrit de la *Banque N.*

Et est intervenu à la présente convention *V. D.*, affréteur du susdit bateau, qui, comme tel, affirme l'authenticité de la signature ci-dessous du susdit batelier et s'engage solidairement avec lui envers la *Banque N.*, pour la bonne exécution des obligations qui lui incombent.

Ainsi fait en triple à *Anvers, le ..... 19....*

Le batelier, (s.) *R. J.* (s.) *Banque N.* L'affréteur, (s.) *V. D.*

Si l'acheteur entre en pourparlers avec un de ses clients pour l'achat de la partie, ce sera encore la Banque qui devra émettre le « bon » pour l'inspection et la prise d'échantillons.

Bon.

Anvers le ..... 19....

Le porteur du présent est autorisé à inspecter la partie *froment* transbordée en allège *Joséphine, patron R. J.*, et à en prendre échantillon.

(s.) *Banque N.*

Toutefois la Banque laisse à ses bons clients le soin d'émettre eux-mêmes le bon d'agréation.

Si au lieu d'être transbordée en allège la marchandise est mise en magasin, l'entrepositaire délivrera le certificat de dépôt au nom de la banque, en s'engageant à ne délivrer la marchandise que contre laissez-suivre émis par elle. Les droits de magasin se payent trimestriellement : la banque, qui aura été débitée de ces droits, enverra un extrait de compte à son client, le débitant des droits incombant à sa partie.

Enfin, la marchandise ayant été vendue, la banque émettra un permis d'enlèvement conçu en ces termes:

Banque N. Anvers, le ..... 19....

Permis d'enlèvement N° 53.

La Société anonyme des Magasins à grains d'Anvers est priée de laisser suivre à Messieurs *P. L. & C°, E./V.*, la partie *250 tonnes froment ex st. Belgenland*, déposée en silo N° 14.

(s.) *Banque N.*

B. — MARCHANDISE DEJA REVENDUE.

Si, au moment du débarquement, la partie est déjà revendue, mais que le client du banquier est dans l'impossibilité de lever les documents et de faire lui-même la délivraison, on procédera d'une tout autre façon. Deux moyens sont à la disposition du banquier pour rentrer dans ses fonds. Il peut, en tant que détenteur des documents de mer, ou bien prendre réception de la partie en son propre nom et attacher les documents de réexpédition, toujours établis en son nom, aux traites que son client lui remettra, ou bien autoriser le client à prendre réception, en son nom personnel, moyennant engagement de ce dernier de lui remettre immédiatement les traites qu'il émettra sur ses acheteurs.

Dans le premier cas, le client priera le banquier d'autoriser le transbordement dans les termes suivants :

P. L. & C°. Anvers, le ..... 19....

Banque N., E./V.

Messieurs,

Transbordement.

Nous vous prions d'autoriser l'*Antwerp Grainwork Company E./V.*, à transborder, en votre nom et pour votre compte, la partie *2.000 quarters froment ex st. Belgenland* dans les allèges suivantes, dont les connaissements et les polices d'assurance, faits en votre nom, vous seront rendus par prochaine avec le billet des mesureurs.

Environ *235 tonnes en bateau Mignon, patron D.*
» *100* » » *Rubicon,* » *M.*
» *80* » » *Amélie,* » *W.*

Cette marchandise continuera à former entre vos mains, avec tous autres nantissements qui sont ou viendront en votre possession, et pour sa valeur entière, un gage unique et indivisible de nos engagements commerciaux présents, futurs et de quelque nature qu'ils soient vis-à-vis de vous.

Agréez, M...,

(s.) *P. L. & C°.*

Il en résulte que le banquier reste d'une façon ininterrompue propriétaire de la marchandise, puisque tous les documents sont faits en son nom. Il est facile de comprendre que cette manière de procéder peut nuire dans une certaine mesure à la réputation du négociant, car cela implique nécessairement que les fonds disponibles lui manquent et que le banquier ne lui accorde pas de crédit. Pour obvier à cet inconvénient, la banque peut faire établir des connaissements à ordre et elle n'apparaîtra alors que comme intermédiaire chargé de l'encaissement, ou bien elle confiera à son client la libre disposition des documents de mer pour prendre réception de la marchandise en son propre nom, sous la seule réserve que le client lui remette sans tarder les traites acceptées par les acheteurs subséquents et qui serviront à couvrir le banquier pour le montant de la traite que ce dernier a acceptée pour compte de son client. Le banquier se charge aussi fréquemment de la présentation des traites à l'acceptation. Certains commerçants émettent des traites provisoires qu'ils remplacent ensuite par des traites définitives; les banquiers écartent cependant de plus en plus cette façon de procéder.

Voici un échange de correspondance :

P. L. & C°. Anvers, le ..... 19....

Banque N., E./V.

Messieurs.

St. *Belgenland.*

Nous avons l'avantage de vous confirmer que vous nous avez confié ce jour les documents suivants :

Connaissement en double à *2.000 qrs froment* par susdit vapeur avec ordre à l'*Antwerp Grainwork Company E./V.* de délivrer :

Environ *235 tonnes en bateau Mignon, patron D.*
» *100* » » *Rubicon,* » *M.*
» *80* » » *Amélie,* » *W.*

En échange, nous nous engageons à vous remettre, après livraison, et au plus tard dans les *10 jours*, les valeurs suivantes :

1. Fr. ..... en une traite sur *Moulins R.*
2. » ..... » *M. P.*
3. » ..... » *M. X.*

Faute de vous les faire parvenir, nous nous engageons à vous remettre en possession des documents ci-dessus et des marchandises qu'ils représentent.

Agréez, M...,

(s.) *P. L. & C°.*

Sitôt les traites revenues, dûment munies de l'acceptation des acheteurs, le négociant remettra ces traites à son banquier, en y joignant la lettre suivante:

P. L. & C°. Anvers, le ..... 19....

Banque N., E./V.

Messieurs,

Ci-inclus, nous vous remettons les traites de :

1. Fr. ..... en une traite sur *Moulins R.*
2. » ..... » *M. P.*
3. » ..... » *M. X.*

Ces traites représentent respectivement la valeur de :

1. *235 tonnes blé ex st. Belgenland, en bateau Mignon.*
2. *100* » » » » *Rubicon.*
3. *80* » » » » *Amélie*

dont les promesses étaient respectivement de fr. ....., fr. ..... et fr. .....

Agréez, M...,

(s.) *P. L. & C°.*

Le produit de ces traites sera porté, comme couverture, au crédit du compte acceptations ou du compte ordinaire, suivant le cas, de la manière expliquée plus haut.

§ 8. — *Rembours confirmé.*

Le paiement s'entend quelquefois à soixante jours de la date des connaissements par rembours de banque.

Si le vendeur a des doutes sur la moralité de son acheteur et a des raisons de croire que le banquier rembours, privé d'instructions, refusera d'accepter la traite sur présentation des documents, il pourra ne vendre que contre rembours confirmé. Il se fera confirmer par le banquier rembours que celui-ci acceptera, pour compte de l'acheteur et contre connaissement et police d'assurance, une traite de l'importance approximative de la vente. Les firmes sérieuses exigent presque toutes des crédits confirmés.

§ 9. — *Timbres.*

Le mouvement des affaires peut donner lieu à la mise en circulation d'effets de commerce créés en Belgique et payables soit dans le royaume, soit en pays étranger; créés et payables

à l'étranger ; créés à l'étranger et payables en Belgique. La plupart des législations prévoient des règles rigoureuses quant à l'emploi de timbres et des sanctions sévères en cas d'inobservation des règles prescrites. Nous indiquons donc les timbres des effets pour les pays avec lesquels la Belgique peut avoir des rapports commerciaux en fait de céréales. L'absence du timbre ne rend point l'effet nul. Un effet non timbré a partout la même valeur qu'un effet timbré, mais il est passible d'une pénalité, parce qu'on est présumé avoir voulu frauder le fisc.

1. Belgique.

Timbre adhésif pour effets de commerce créés en pays étranger.

Payables en Belgique

Le droit est de 1 par mille pour les effets au-dessous de 500 francs, il est de 10 centimes par 100 francs au-delà de 500 francs, il est de 50 centimes pour les fractions au-dessous de 500 francs.

Payables à l'étranger.

Ces effets sont soumis à un timbre de passage de vingt-cinq centimes, quel que soit l'import de l'effet.

« Une amende du vingtième de la somme exprimée est encourue, individuellement et sans recours par tous ceux qui, à quelque titre que ce soit, ont apposé leur signature sur des effets négociables, billets à ordre, lettres de change ou mandats à ordre, même venant de l'étranger, non revêtus du timbre prescrit ou non visés pour timbre ». (Loi 25 mars 1891, art. 42.)

Timbre adhésif pour effets de commerce.

Apposition et annulation.

L'administration de l'enregistrement constate fréquemment des irrégularités dans le mode d'apposition ou d'annulation des timbres adhésifs, employés par le premier signataire belge, des effets négociables ou de commerce venant de l'étranger. Voici quelques dispositions légales régissant la matière :

« Art. 9. L'emploi du timbre adhésif pour les effets de commerce créés à l'étranger n'est pas autorisé après l'apposition d'une signature en Belgique.

» Le timbre est collé immédiatement au-dessous de la partie écrite du verso de l'effet, à l'exclusion de toute autre partie. Il est annulé, soit à la main, soit au moyen d'une griffe, par l'auteur de l'acceptation, de l'aval de l'endossement ou de l'acquit, qui rend le timbre nécessaire.

» L'annulation faite à la main a lieu par l'inscription de la date de l'apposition du timbre avec l'indication du mois en toutes lettres, et par la signature, le tout écrit entièrement sur le timbre, au moyen d'une encre indélébile.

» Lorsque l'annulation a lieu au moyen d'une griffe, celle-ci est apposée, à l'encre grasse, entièrement sur le timbre, et indique le nom

de la personne ou la raison sociale de la maison de banque ou de commerce qui en fait usage, ainsi que la date de l'annulation. La date peut être exprimée par abréviation.

» En cas d'inobservation de l'une des dispositions du présent article, l'emploi du timbre est réputé non avenu.

» Art. 10. Le modèle de la griffe doit être agréé préalablement par le directeur de l'enregistrement de la province; l'intéressé en dépose une empreinte au bureau de l'enregistrement dans le ressort duquel il est établi.

» A défaut d'exécution de ce qui précède, l'emploi du timbre est réputé non avenu à l'égard de celui qui a apposé la griffe.

» Art. 11. En cas d'apposition de plusieurs timbres, chaque timbre est annulé conformément à l'art. 9. »

Le timbre, d'après ce qui précède, ne peut plus jamais être collé sur le recto de l'effet, il doit l'être sur la première partie non écrite du verso, et il ne peut rien recouvrir de la signature du dernier endosseur étranger.

Il doit être collé immédiatement au-dessous de cet endossement, à la place même où serait inscrit le premier endossement fait en Belgique, si elle ne devait pas être occupée par le timbre.

Pour l'annulation du timbre, l'emploi d'encre à base d'aniline est rigoureusement interdit.

L'écriture et la signature de l'annulation à la main doivent être l'œuvre de la même personne; la signature ne peut être remplacée par un simple paraphe ou la lettre initiale du nom.

Si l'annulation a lieu au moyen d'une griffe, la date ne peut être écrite à la main; elle nécessite l'emploi de caractères mobiles. La griffe doit être confectionnée de telle manière que l'empreinte couvre à peu près l'intégralité du timbre.

L'emploi du timbre devant précéder la souscription de l'endossement ou autre acte qui détermine cet emploi, il en résulte que la date inscrite dans le timbre ne peut être postérieure à celle de l'acte.

Comme l'emploi irrégulier du timbre adhésif ne produit aucun effet, il est de l'intérêt de toute personne qui voudrait prendre part, en Belgique, à la négociation d'un billet créé en pays étranger et déjà pourvu d'un timbre adhésif, de vérifier non seulement si le timbre a été employé pour le premier acte souscrit dans le royaume, mais encore si l'emploi a eu lieu selon les prescriptions de l'article 9 susvisé.

Extrait de la loi belge sur les effets de commerce.

Les droits de timbre pour les effets de commerce créés en Belgique sont les mêmes que pour les effets créés à l'étranger et payables en Belgique. (Voir plus haut.)

Les lettres de change tirées par seconde, troisième ou quatrième, sont exemptes du timbre, à la condition que la première, revêtue du timbre, soit jointe à celle qui est mise en circulation et destinée à recevoir les endossements, acceptations, avals ou acquits. (Loi du 25 mars 1891, art. 62, N° 87.)

Les chèques, les bons ou mandats de virement, les accréditifs, billets à ordre et généralement tous titres à un paiement au comptant et à vue sur fonds disponibles, autres que les billets de banque, sont sujets à un droit fixe de 10 centimes.

Le paiement doit être réclamé dans les trois jours, y compris le jour de la date, si la disposition est faite de la place où elle est payable, et dans les six jours, y compris le jour de la date, si elle est tirée d'un autre lieu.

A défaut d'indication du lieu, la disposition est censée faite de la place où elle est payable.

Le titulaire ou porteur qui n'en réclame pas le paiement dans ces délais perd son recours contre les endosseurs; il perd aussi son recours contre le tireur, si la provision a péri par le fait du tiré après lesdits délais. (Loi du 20 juin 1873, art. 4.)

La lettre de change doit être rendue, acceptée ou non, dans les 24 heures de la présentation, sous peine de dommages-intérêts envers le porteur. (Art. 16 du Code de commerce.)

Le mot *accepté* ne peut être écrit sur le timbre.

Si l'effet est domicilié, le domicile doit être indiqué dans l'acceptation ou bien la mention « payable au domicile indiqué ».

Toute surcharge ou toute rature doit être approuvée par une nouvelle signature. De plus, si cette surcharge est relative à l'échéance ou à la somme, celles-ci doivent être répétées dans l'acceptation.

2. Allemagne.

Les chèques et quittances émis « contre mon avoir » sont exempts du timbre. Par contre, le timbre sur effets de commerce est établi comme suit :

Jusque Mk.	250.—	. . . .	Mk. 0,15
» »	500.—	. . . .	» 0,30
» »	750.—	. . . .	» 0,45
» »	1000.—	. . . .	» 0,60

et ainsi de suite en augmentant de Mk. 0,60 par Mk. 1000.

Les chèques sont soumis au timbre du moment qu'ils ne portent pas la mention « contre mon avoir ». Même en portant cette dernière mention, ils doivent être créés sur banques ou banquiers, sans quoi ils sont néanmoins passibles d'un timbre.

Les secondes ou copies doivent être timbrées si elles portent des endossements. L'exemplaire envoyé à l'acceptation est seul exempt du timbre, mais on doit y inscrire la mention « Nur zum Accept bestimmt », et rendre le dos impropre aux endossements. Les effets tirés de l'étranger sur l'étranger endossés en Allemagne ne sont pas soumis au timbre. Les effets tirés de l'Allemagne sur l'étranger et domiciliés à l'étranger sont soumis au timbre.

3. Angleterre.

Tous les effets émis en Angleterre doivent être écrits sur papier timbré et la date du timbre sec ne doit pas être postérieure à la date d'émission. Exception est faite pour les chèques émis dans le Royaume-Uni, dont l'estampille ne doit pas être datée.

Les effets tirés de l'étranger sur l'Angleterre ne sont passibles du timbre qu'après l'apposition du premier endos dans ce pays.

Les secondes et les copies sont exemptes du timbre. Le droit de timbre est fixé à raison de :

Jusque	£ 10	: 2	pence
de £ 10 à	£ 25	: 3	»
» £ 25 »	£ 50	: 6	»
» £ 50 »	£ 75	: 9	»
» £ 75 »	£ 100	: 1	schelling

et ainsi de suite, en ajoutant 1 schelling par 100 livres ou fraction de cent livres.

Toutefois les effets à vue (on demand) et à 3 jours de vue ou de date, quel qu'en soit l'import, ne paient qu'un droit de timbre de deux pence.

Le timbre des quittances est de 2 pence par £ 2.— ou au-dessus, les quittances d'un import inférieur ne sont pas passibles de timbre.

N. B. — Les premières envoyées à l'acceptation ne sont pas soumises au timbre lors de l'acceptation.

Si la lettre de change est tirée à plusieurs exemplaires, l'un d'eux doit porter le timbre entier.

4. France.

D'après la loi du 1er janvier 1921, sont passibles du timbre proportionnel de 5 centimes par cent francs ou fraction de cent francs tous les effets de commerce circulant en France, tels que lettres de change, billets à ordre ou au porteur, mandats, etc.

Les effets créés ou payables en France dont l'échéance ne dépasse pas six mois sont passibles du même droit; ceux dont l'échéance est de plus de six mois sont assujettis au droit de 10 centimes par cent francs ou fraction de cent francs.

Les chèques à vue, quel qu'en soit l'import, ne paient qu'un droit de timbre de fr. 0,20, à condition qu'ils soient encaissés dans les 6 jours de leur création (y compris le jour de la création), lorsqu'ils sont tirés de France, et dans les 8 jours (y compris le jour de la création), lorsqu'ils sont tirés de l'étranger.

La date de création doit être écrite en toutes lettres pour les chèques tirés d'une place sur une autre place.

Les formules de chèques doivent être timbrées à l'avance à l'extraordinaire (c'est-à-dire par l'administration du timbre), lorsque les chèques sont tirés de France; on peut se servir pour les chèques créés à l'étranger de timbres mobiles qui doivent être apposés avant le premier endos français.

Les chèques payables dans la ville d'où ils sont émis paient fr. 0,10 de timbre, et les autres fr. 0,20.

Les effets de l'étranger sur l'étranger subissent un timbre de transit de fr. 0,50 pour fr. 2.000 et au-dessous, et ainsi de suite fr. 0,50 par chaque 2.000 francs.

Les accusés de réception ou quittances de sommes versées par la clientèle en dépôt ou en compte courant ou payées par la banque aux titulaires de ces comptes sont passibles du timbre-quittance fixé à fr. 0,25 jusqu'à 100 francs, à fr. 0,50 de 100 à 1000 francs et à fr. 1,00 au-dessus de 1000 francs.

Sont exempts du droit de timbre-quittance les reçus ou accusés de réception d'effets de commerce et chèques remis à l'escompte ou à l'encaissement, les quittances ou reçus de moins de 10 francs (s'il ne s'agit pas d'escomptes ou de versements pour solde), les acquits sur chèques, lettres de change, billets à ordre et sur tous effets de commerce.

Le timbre des effets de commerce doit être apposé au recto de l'effet par l'accepteur ou l'avaliseur, ou au verso avant le premier endossement en France ou avant l'acquit.

Conformément au décret accompagnant la loi sur le timbre, du 20 février 1875, chaque timbre doit être oblitéré, soit entièrement à la main à l'encre noire usuelle, soit entièrement à la griffe, au moyen d'encre grasse.

L'oblitération consiste dans l'inscription de la ville, de la date de l'acceptation et de la signature, en entier, de l'acceptation.

5. Hollande.

1° Sont soumis à un droit fixe de fl. 0,10 :

a) Les lettres de change, mandats, billets à ordre et tous autres effets de commerce, ainsi que les duplicata ou copies payables dans le royaume des Pays-Bas, soit à vue, soit à trois jours (ou moins) de vue, soit à huit jours (ou moins) de date;

b) Les lettres de change, mandats, billets à ordre et tous autres effets de commerce, payables à l'étranger;

c) Les chèques.

2° Les autres lettres de change, mandats, billets à ordre et effets de commerce, payables en Hollande, sont soumis à un droit de timbre proportionnel, qui est fixé comme suit :

de fl. 200 et au-dessous,	fl.	0,10
» » 200,01 à 300	»	0,15
» » 300,01 » 400	»	0,20
» » 400,01 » 500	»	0,25

et ainsi de suite, en ajoutant chaque fois fl. 0,25 par fl. 500 sans fraction.

Les effets au-dessus de fl. 10.000 sont assujettis à un timbre de 50 cents par fl. 1000 sans fraction.

L'amende est 100 fois la valeur du timbre, au minimum 25 florins.

6. Luxembourg.

Le droit de timbre sur les effets de commerce est fixé comme suit :

Fr.	0,10	pour	les	effets	de	100	francs	et	au-dessous.			
»	0,20	»	ceux	au-dessus	de	100	francs	et	juqu'à	200	francs	
»	0,30	»	»	»	»	200	»	»	»	300	»	
»	0,40	»	»	»	»	300	»	»	»	400	»	
»	0,50	»	»	»	»	400	»	»	»	500	»	
»	0,60	»	»	»	»	500	»	»	»	600	»	
»	0,70	»	»	»	»	600	»	»	»	700	»	
»	0,80	»	»	»	»	700	»	»	»	800	»	
»	0,90	»	»	»	»	800	»	»	»	900	»	
»	1,00	»	»	»	»	900	»	»	»	1.000	»	
»	2,00	»	»	»	»	1.000	»	»	»	2.000	»	
»	3,00	»	»	»	»	2.000	»	»	»	3.000	»	
»	4,00	»	»	»	»	3.000	»	»	»	4.000	»	

et ainsi de suite, en suivant la même progression et sans fraction.

Le droit de timbre est calculé par fraction de 100 francs, puis de 1000 francs luxembourgeois. Les effets en monnaie étrangère sont donc à timbrer sur leur valeur réelle, d'après le cours fixé chaque mois par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les *chèques* sont passibles du timbre proportionnel. Toutefois, les chèques tirés directement sur des avoirs en banque sont exempts de droit de timbre. Ces dispositions sont conformes à l'usage adopté dans le Grand-Duché, où aucune législation spéciale n'existe à l'égard du chèque.

Les *reçus* ne sont pas passibles de droit de timbre.

Suivant l'usage dans le Grand-Duché, les effets à vue ne sont pas protestés, à moins que le cédant n'en fasse la demande formelle et expresse. Les effets à vue sont protestables à tout moment.

7. Etats-Unis de l'Amérique du Nord.

Les lettres de change ne sont assujetties à aucun droit de timbre.

8. Canada.

Le timbre n'est pas en usage au Canada.

§ 10. — *Intervention de l'administration des postes dans les paiements et recouvrements à l'étranger.*

Il est souvent fait usage de la poste pour les paiements et recouvrements de sommes de minime importance. Les tarifs étant relativement élevés, il est d'ordinaire plus avantageux de se couvrir en un chèque, lorsque la somme devient assez considérable.

1. Valeurs déclarées.

La déclaration de valeur doit être inscrite en francs et centimes en toutes lettres et en chiffres. Il ne peut être inséré dans les envois des espèces monnayées ni des objets passibles de droits de douane. L'emploi d'enveloppes à bords coloriés, et notamment d'enveloppes de deuil ou à panneau transparent, est interdit. Les cachets, au nombre de 5 au moins, doivent être tous de la même cire et porter une empreinte uniforme sans surcharges. Les réclamations pour perte ne sont admises que dans le délai de six mois à partir de la date du dépôt à la poste. Le maximum des valeurs admises à l'assurance est fixé à fr. 100.000 par lettre.

Les lettres avec valeurs déclarées paient le port des lettres ordinaires de même poids, et le droit fixe de fr. 0,50 applicable à une lettre recommandée, plus un droit proportionnel de fr. 0,20 par fr. 1.000 ou fraction de 1.000 francs.

2. Envois d'argent (mandats-poste).

La taxe des mandats-poste internationaux est de 50 centimes pour 50 francs ou fraction de 50 francs jusqu'à 100 francs ; au-delà des premiers 100 francs, fr. 0,50 par 100 francs ou fraction de 100 francs ; les versements doivent être effectués en monnaie ayant cours légal en Belgique, pour tous les pays de l'Union, sauf dans les relations avec les pays suivants : Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, Etats-Unis de l'Amérique du Nord (y compris les îles Hawaï (Sandwich), Guam, Porto-Rico, Cuba et Philippines), Canada et Congo Belge.

Le taux de conversion de la monnaie de franc belge en monnaie étrangère varie avec les oscillations du change. Les cours sont affichés dans les bureaux des Postes.

3. Mandats télégraphiques.

Des envois de fonds peuvent être effectués par voie télégraphique entre la Belgique et la plupart des pays continentaux. Pour certains pays cependant ce mode de transmission subit des restrictions momentanées ou est provisoirement suspendu.

La taxe des mandats télégraphiques se compose de la taxe télégraphique en sus de la taxe ordinaire des mandats-poste.

4. Recouvrement de quittances, factures, billets à ordre, traites et généralement toutes valeurs commerciales.

La poste se charge de l'encaissement des quittances, factures, billets à ordre, traites et généralement toutes valeurs commerciales ou autres payables sans frais dans les pays ci-après : Danemark (avec les îles Féroë), France (avec Algérie), Indes néerlandaises, Islande, Italie (sauf les Vénéties Tridentine et Julienne), Grand-Duché de Luxembourg, Maroc (à l'exclusion de la zone espagnole), Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse et Tunisie ; sont admis au service des recouvrements tous les bureaux chargés, dans ces pays, du service des mandats-poste internationaux.

Les valeurs protestables sont admises dans les relations avec la France, l'Algérie, pour certaines localités de l'Italie, le Luxembourg et la Suisse.

Le Danemark, la France, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse acceptent les valeurs dont le montant, moins les frais, doit être inscrit en compte chèques postaux, dans le pays de destination des envois.

Si le débiteur ne s'est pas libéré dans les 7 jours, le titre est considéré comme irrécouvrable et le fait est constaté en langue française, sur une étiquette jointe aux titres.

Sauf dans le cas où le produit de la liquidation est versé au compte chèques postaux, la somme recouvrée est convertie en un mandat-poste au profit du déposant, après déduction de la taxe d'encaissement ainsi que des droits de timbre et de présentation, s'il y a lieu, et de la taxe proportionnelle ordinaire afférente à ce titre.

Le déposant a la faculté de désigner l'officier ministériel auquel les valeurs doivent, de préférence, être remises pour être protestées.

Le règlement des frais de protêt se fait au moyen d'une note de débours, qui est transmise au bureau de dépôt, comme valeur à recouvrer, avec les actes intervenus et les effets protestés. Cette note est soumise aux mêmes formalités d'expédition et de recouvrement que les valeurs ordinaires.

5. Virements internationaux.

Suisse et Grand-Duché du Luxembourg. — Tout titulaire d'un compte chèques postaux en Belgique peut ordonner des virements au profit de tout affilié au service suisse ou luxembourgeois et inversement.

Pour la Suisse, la conversion est faite par le Bureau des chèques, au cours moyen du change de la Bourse de Bruxelles, le jour de l'exécution de l'ordre, augmenté de 1/8 %.

Le franc belge est égal au franc luxembourgeois.

Du chef des virements internationaux pour la Suisse, il est prélevé en Belgique, sur le compte du mandant, une taxe de 1 ‰, les fractions de décime étant arrondies au décime supérieur, et avec minimum de 20 centimes par virement.

Les virements à destination du Grand-Duché de Luxembourg sont gratuits.

Quant aux virements originaires de l'étranger, ils sont portés sans frais au crédit du compte bénéficiaire.

Grande Bretagne. — Il existe un service spécial de transferts entre la Belgique et le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande.

Les ordres doivent être donnés exclusivement au moyen de formules de virement, libellées au profit de la Banque Belge pour l'Etranger à Londres (compte Grande-Bretagne).

On mentionne, au dos des coupons, le nom et l'adresse complète des personnes auxquelles les fonds sont destinés. Aucune communication particulière à l'adresse des bénéficiaires n'est admise.

La Banque Belge pour l'Etranger, à Londres, fait immédiatement parvenir les fonds aux ayants droit. Ces remises ont lieu, dans toutes les villes bancaires, par chèque négociable sur la place elle-même et, à la campagne, par chèque négociable dans la ville bancaire la plus voisine, sous déduction des frais suivants :

Commission : Jusqu'à 50 £ ..... 6 deniers
Au-delà de 50 £ et jusqu'à 75 £ ..... 7 1/2 »
Au-delà de 75 £ et jusqu'à 100 £ ..... 9 »

et ainsi de suite, en ajoutant 1 1/2 denier par tranche indivisible de 25 £.

A cette commission, il y a lieu d'ajouter 2 deniers, montant du timbre fiscal du chèque anglais.

La conversion est faite par le Bureau des Chèques, au cours moyen du change à la Bourse de Bruxelles, le jour de l'exécution de l'ordre, augmenté de 1/2 centime par £.

La Banque Belge pour l'Etranger se charge également de recevoir à Londres toute somme en £ à faire parvenir en Belgique.

La conversion a lieu au cours vendeur du moment.

La dite banque prélève la commission ci-dessus indiquée, augmentée, le cas échéant, de la taxe revenant au Bureau des chèques postaux à Bruxelles, du chef de l'assignation nécessaire en Belgique pour mettre les fonds à la disposition de l'ayant droit, lorsque celui-ci n'est pas titulaire d'un compte chèques postaux.

Taxes et maxima fixés pour les envois de recouvrement.

Pays	Maximum par envoi	Taxe d'affranchissement du pli.
Danemark (avec les îles Féroë)	720 couronnes	Taxe d'une lettre recommandée du même poids
France (avec l'Algérie)	1.000 francs français	
Indes néerlandaises	480 florins	
Islande	720 couronnes	
Italie (sauf les Vénéties tridentine et julienne)	2.000 lires	
Luxembourg	5.000 francs	
Maroc, (à l'exclusion de la zone espagnole)	1.000 francs français	
Norvège	1.200 couronnes	
Pays-Bas équivalent de	1.000 francs belges	
Suède	800 couronnes	
Suisse	1.000 francs suisses	
Tunisie	2.000 francs français	

B. — PAIEMENT POUR LES AFFAIRES « TRANSBORDE » ET « SUR WAGON ».

§ 1. — *Considérations générales.*

Selon les contrats de la Chambre arbitrale d'Anvers, le paiement s'entend à trente jours du commencement de la livraison de chaque bateau à l'acheteur, ou de chaque wagon, la date du billet des mesureurs et peseurs jurés faisant foi jusqu'à preuve contraire.

L'importateur a la faculté de disposer du montant de sa facture sur l'acheteur, en une lettre de change, que celui-ci devra accepter. (Art. 8 de la loi sur la lettre de change.)

Toutefois actuellement le paiement se fait presque toujours au comptant contre documents de transbordement ou de chargement.

§ 2. — *Lettre de change.*

1. **Définition.** — La lettre de change, traite ou mandat à ordre, est un écrit par lequel le tireur ordonne au tiré de lui payer ou de payer à une tierce personne bénéficiaire ou à son ordre une somme déterminée, à une époque et dans un lieu déterminés.

2. **Conditions requises.** — Pour qu'une lettre de change soit valable, il y a six conditions à remplir, énumérées par la loi du 20 mai 1872, modifiée par la loi du 10 juillet 1877, du Code de commerce, Titre VIII, section I, paragraphe I, art. I.

1° elle est datée ;
2° elle énonce la somme à payer ;
3° » le nom de celui qui doit payer ;
4° » si elle est première, seconde, troisième, etc. ;
5° » le nom de celui à l'ordre de qui la lettre est tirée, soit un tiers, soit le tireur lui-même ;
6° » l'époque et le lieu du paiement. Toutefois si la lettre de change n'indique pas l'époque du paiement, elle est payable à vue ; si elle n'énonce pas le lieu, elle est payable au domicile du tiré.

Toute lettre de change doit énoncer les mots « à mon ordre » ou « à l'ordre de ». Ce sont les signes distinctifs de la lettre de change, sans lesquels elle ne serait pas négociable par voie d'endossement et ne vaudrait que comme reconnaissance simple.

3. **Echéances.** — L'expression « usance », jadis beaucoup employée, est un terme de 30 jours courant du lendemain de la date de la lettre de change ; actuellement ce terme ne s'emploie plus du tout.

La lettre de change, tirée à un ou plusieurs mois de date, est payable à la date qui, dans le mois de son échéance, correspond à celle du jour où elle a été tirée. Si cette date n'existe pas, la traite est payable le dernier jour du mois de l'échéance.

4. **Jour férié.** — Si l'échéance d'une lettre de change tombe un jour férié légal, celle-ci est payable la veille, mais le protêt, faute de paiement, ne peut être fait que le lendemain du jour férié. Dans la pratique, le protêt se fait le plus souvent le surlendemain de l'échéance.

5. **Méthode** permettant de calculer à quel jour de la semaine correspond une date donnée d'une année quelconque. — A chaque année et à chaque mois correspond un chiffre :

Chiffre correspondant à l'année			Chiffre correspondant au mois	
1923	6		janvier	0
1924	5	(4 après le 29 février)	février	4
1925	3		mars	4
1926	2		avril	1
1927	1		mai	6
1928	7	(6 après le 29 février)	juin	3
1929	5		juillet	1
1930	4		août	5
1931	3		septembre	2
1932	2	(1 après le 29 février)	octobre	0
1933	7		novembre	4
1934	6		décembre	2
1935	5			
1936	4	(3 après le 29 février)		
1937	2			
1938	1			
1939	7			
1940	6	(5 après le 29 février)		

Lorsqu'on ajoute au chiffre correspondant à l'année celui correspondant au mois, on trouve une date. Cette date tombe toujours un samedi, de sorte que l'on peut facilement déterminer quel jour de la semaine tombe n'importe quelle date du mois. Ainsi, lorsqu'on désire savoir quel jour tombe le 1er novembre 1923, on ajoute au chiffre 6 (celui de 1923) le chiffre 4, (celui de novembre) : 6 + 4 = 10; on en conclut que le 10 étant un samedi, le 1er sera un jeudi, etc.

6. **Acceptation.** — L'acceptation ne peut être conditionnelle, mais elle peut être restreinte, soit quant à la somme à payer, soit par rapport à l'époque du paiement.

Le porteur est éventuellement tenu de faire protester la lettre de change pour le surplus non accepté.

7. On nomme « **acceptation par intervention** » l'acte par lequel un tiers s'engage à accepter, pour le compte du tireur ou pour celui de l'un des endosseurs ou acceptants, une lettre de change protestée faute d'acceptation du tiré. Le porteur de la lettre de change conserve tous ses droits contre le tireur et les endosseurs à raison du défaut d'acceptation, par celui sur qui la lettre de change était tirée, nonobstant toutes acceptations par intervention.

8. **Solidarité.** — Tous ceux qui ont signé, accepté, endossé une lettre de change sont tenus à la garantie solidaire envers le porteur; ils s'obligent donc éventuellement les uns pour les autres et chacun pour tous.

9. L'**aval** est un véritable cautionnement par lequel un tiers garantit au porteur le paiement de la lettre de change indépendamment de l'acceptation et de l'endossement. Le donneur d'aval écrit, à la suite de la signature du tireur ou de l'endosseur cautionné, les mots « pour aval » ou « bon pour aval » suivis de la signature.

Celui qui se porte ducroire peut fournir cette garantie par acte séparé. Tout ducroire pour lequel il n'aurait pas été payé de commission est sans valeur. Voici un modèle de confirmation :

Nous soussignés, *Banque N., à Anvers*, reconnaissons avoir reçu de Messieurs *V. & C°, É./V.*, la somme de fr. 60,— *soixante francs*, à titre de commission de ducroire, moyennant laquelle nous déclarons rester personnellement et solidairement garants et nous porter caution, vis-à-vis de la susdite société, du paiement en temps utile de la traite de fr. *12.000,— sur MM. X. au .....19.....*

Banque N.

L'aval donné par lettre séparée, au lieu d'être inscrit sur l'effet, présente ce caractère particulier que le porteur de l'effet ne peut faire protester celui-ci à charge de l'avaliseur et doit au préalable faire exécuter celui pour lequel l'aval a été fourni avant d'exercer son recours contre l'avaliseur.

10. **Le protêt** est l'acte de sommation que le porteur d'une lettre de change est indispensablement obligé de faire à celui sur qui elle est tirée, s'il refuse, soit de l'accepter, lorsqu'elle lui est présentée, soit de la payer à son échéance. Il en résulte qu'il y a deux sortes de protêts :

1. Le protêt faute d'acceptation, et
2. Le protêt faute de paiement.

Le protêt n'est nullement nécessaire pour conserver le recours contre le tiré, mais le tiers porteur doit faire protester, pour conserver son recours contre les autres signataires de la lettre de change, le tireur et les endosseurs. Si le porteur est le tireur lui-même, point n'est besoin de faire protester.

Le protêt est fait par un huissier ou, à son défaut, par un agent des postes sans assistance de témoins.

Il doit énoncer : le montant de l'effet, la date de son échéance, la présence ou l'absence de celui qui doit payer, les motifs du refus d'accepter ou de payer et l'impuissance ou le refus de signer, l'acceptation et le paiement par intervention, les noms et prénoms de la personne à qui le bulletin est remis, les droits et émoluments perçus.

Le refus de paiement doit être constaté par le protêt au plus tard le second jour après celui de l'échéance. Les jours fériés légaux ne sont pas comptés dans ce délai.

11. **Déclaration de refus d'acceptation ou de paiement.** — Les protêts faute d'acceptation ou de paiement peuvent être remplacés, si le porteur y consent, par une déclaration qui constate

le refus de la personne requise d'accepter ou de payer. Cette déclaration doit se faire au plus tard la veille du dernier jour utile pour le protêt.

La déclaration datée et signée par la personne requise de payer ou par son fondé de pouvoirs, régulièrement constitué, est faite à la Banque Nationale et mentionne les motifs du refus de paiement.

Cette déclaration n'épargne pas les frais de l'enregistrement, qui est fait par les soins de la Banque Nationale, tout comme s'il était fait par huissier, chargé de rédiger le protêt. Elle ne fait que prévenir l'intervention de l'huissier. Ces frais d'enregistrement sont, pour les protêts faute de paiement ou d'acceptation :

jusque fr. 499,99	fr. 1,—
de fr. 500,— à 1.999,99	» 2,—
de fr. 2.000,— à 9.999,99	» 4,—
de fr. 10.000,— et au-delà	» 6,—

Il est fait usage de deux formules, l'une sur papier rose pour les promesses et traites acceptées ; l'autre sur papier blanc, pour les effets de toute autre nature.

Dans les 10 premiers jours de chaque mois, les receveurs de l'enregistrement envoient au président du tribunal de commerce un tableau des protêts et des déclarations de refus de paiement, enregistrés dans le mois précédent et ayant pour objet des lettres de change acceptées et des billets à ordre. Ce tableau reste déposé au greffe dudit tribunal où chacun peut en prendre connaissance. (Code de comm. art. 443; exposé des motifs et discussions de la loi du 28 mars 1870.)

Le receveur s'abstient d'inscrire au tableau la déclaration de refus de paiement, s'il lui est justifié du paiement de l'effet au plus tard le 10 du mois qui suit la date de l'enregistrement de la déclaration, ou le 9 dudit mois, si le 10 est un jour férié.

La justification du paiement se fait par la production de l'original de la déclaration et de l'effet dûment acquitté.

12. **Le rechange ou retraite** est une nouvelle lettre de change que le porteur de la lettre de change protestée peut créer pour

se rembourser sur le tireur ou sur les endosseurs du principal de la lettre de change protestée, augmentée des frais et du nouveau rechange qu'il paie.

La retraite est accompagnée du compte de retour.

13. Compte de retour. — C'est un bordereau comprenant le principal de la lettre de change protestée, les frais de protêt et autres frais légitimes, tels que commission, timbre, courtage et port de lettres. Il est accompagné de la lettre de change protestée, du protêt ou d'une expédition de l'acte de protêt.

Entre banquiers, les frais de commission portés en compte sont ristournés.

14. Au besoin. — La lettre de change peut porter parfois « au besoin chez ». Ce terme signifie qu'à défaut d'acceptation ou de paiement de la part du tiré, le porteur pourra s'adresser à la personne désignée « au besoin ». Cette personne intervient seulement après que le refus d'acceptation ou de paiement de la part du tiré aura été constaté par protêt. L'avantage de cette mention est d'éviter les comptes de retour.

15. Retour sans frais. — La mention « retour sans frais » ou simplement « sans frais » a pour objet de dispenser le porteur de l'accomplissement des formalités ordinaires requises pour la conservation de son recours contre les garants, c'est-à-dire du protêt et de la citation en justice.

16. Escompte des traites. — Le négociant, détenteur de traites acceptées, peut les faire escompter afin de pouvoir disposer immédiatement du montant de l'effet escompté.

L'escompte est donc une opération qui consiste à payer, sous déduction d'une retenue conventionnelle, le montant d'un effet de commerce non échu.

Il est à remarquer que le banquier prélève l'intérêt non pas sur la somme payée avant le terme, ce qui serait logique et équitable, mais bien sur le montant nominal de l'effet; ceci s'appelle l'escompte en dehors, cela l'escompte en dedans.

Le banquier retient ainsi indûment l'intérêt de l'intérêt, mais c'est l'usage reconnu et admis dans le commerce et en banque.

17. **Méthode pour le calcul des intérêts.** — La recherche des intérêts peut être facilitée par l'emploi des parties aliquotes appliquées à la table suivante; celle-ci indique, pour les taux d'intérêt les plus usuels, le tantième % du capital produit pendant un nombre de jours déterminé.

PRODUIT D'UN CAPITAL DE FR. 100

à un taux d'intérêt fixe pendant un nombre de jours d'année

	TAUX D'INTÉRÊT									
	2 %	2 1/4	2 1/2	3 %	3 3/4	4 %	4 1/2	5 %	6 %	
1/16 % du capital est produit pendant		10	9		6		5			jours
1/8 % " "		20	18	15	12		10	9		"
3/16 % " "		30	27		18		15			"
1/4 % " "	45	40	36	30	24		20	18	15	"
5/16 % " "		50	45		30		25			"
3/8 % " "		60	54	45	36		30	27		"
7/16 % " "		70	63		42		35			"
1/2 % " "	90	80	72	60	48	45	40	36	30	"
9/16 % " "		90	81		54		45			"
5/8 % " "		100	90	75	60		50	45		"
11/16 % " "		110	99		66		55			"
3/4 % " "	135	120	108	90	72		60	54	45	"
13/16 % " "		130	117		78		65			"
7/8 % " "		140	126	105	84		70	63		"
15/16 % " "		150	135		90		75			"
1 % " "	180	160	144	120	96	90	80	72	60	"

Par exemple : à rechercher l'intérêt à 4 % pendant 45 jours sur fr. 127.850.

Solution : dans la colonne 4 %, nous voyons que pour 45 jours l'intérêt est de 1/2 % du capital, soit fr. 639,25.

Si le taux est de 5 %, on ajoute 1/4 du résultat, etc.

18. **Perte.** — La « perte » est le terme général signifiant l'ensemble des retenues faites lors de l'escompte; elles sont entre autres :

1. *L'escompte*, c'est-à-dire l'intérêt du capital pour le nombre de jours restant encore à courir depuis le jour de la négociation jusqu'à celui de l'échéance de l'effet. Le taux est à convenir entre banquier et client; il est d'ordinaire basé sur le taux d'escompte de la Banque Nationale;

2. *Le courtage de change*, c'est-à-dire la rémunération due à l'agent intermédiaire; il est généralement de 3/4 par mille, mais sera peut-être réduit, suivant convention préalable, si le montant de l'effet est très élevé. Il se calcule sur la valeur nominale et se paie par le vendeur.

3. *La commission de banque* ou rémunération pour l'escompteur qui consent à donner de l'argent contre l'effet. Elle varie ordinairement de 1/8 pour cent à 1/2 pour mille, d'après les clients, et se calcule sur la valeur nominale;

4. *La perte de place* ou change de place; remise évaluée à tant pour cent ou pour mille sur la valeur nominale d'un effet payable en un endroit autre que celui de l'escompte. C'est un dédommagement pour les frais d'encaissement, de même qu'une prime d'assurance contre les risques des intermédiaires employés. Pour le papier bancable, c'est-à-dire celui payable sur une place où il y a une succursale ou agence de la Banque Nationale, il n'y a pas de perte de place, pourvu que l'effet soit escomptable à la Banque Nationale.

Parfois les banquiers exigent un minimum de jours, parfois un minimum de perte; ceci pour les effets peu importants ou qui n'auraient plus que peu de jours à courir.

Ces calculs se font sur le bordereau d'escompte remis par le banquier escompteur.

19. Conditions d'escompte à la Banque Nationale. — On peut indifféremment faire escompter les effets par une banque privée ou par la Banque Nationale, mais dans ce dernier cas les effets doivent réunir certaines conditions dont voici les principales:

1. l'effet doit être à ordre;
2. » » » timbré; le présentateur supporte toutes les conséquences des irrégularités du timbre;
3. » » avoir une cause réelle;
4. » » porter au moins trois signatures solvables; c'est l'effet « accepté »;
5. » » avoir un minimum de dix jours à courir;
6. » » échoir au plus tard dans les 100 jours.

Toutefois l'effet ne doit pas porter plus de deux signatures (effet « non accepté »), si le déposant a fourni à la Banque Nationale un gage en warrants, marchandises ou fonds publics pouvant remplacer cette troisième signature; le comité d'escompte décide souverainement si les gages offerts sont suffisants.

C'est parce que la Banque Nationale exige que chaque effet porte au moins trois signatures, que ce sont surtout les banquiers qui font escompter les effets à la Banque Nationale; par le fait d'endosser ces effets, ils y apposent la troisième signature requise.

La Banque Nationale refuse d'escompter :

1° les effets « sans frais »;

2° les promesses portant la clause « sans frais »;

3° les traites portant la mention « non acceptable ».

Les escompteurs se pourvoient à leurs frais des diverses formules de bordereaux d'escompte dont les types sont imposés par la Banque Nationale. (1)

20. **Taux d'escompte de la Banque Nationale.** — La direction centrale de la Banque Nationale fixe tous les huit jours le taux d'escompte, suivant la proportion existant entre son encaisse métallique et le montant des billets en circulation.

On a souvent reproché à la Banque Nationale d'avoir un taux d'escompte trop élevé, mais elle est censée obéir en cette matière à la loi naturelle de l'offre et de la demande. Or plus le taux d'escompte est bas, plus les effets affluent à l'escompte. Il est à remarquer que les effets de commerce « non acceptés » paient toujours à l'escompte à la Banque Nationale 1/2 % de plus que les effets « acceptés ».

21. **Organisation pour l'escompte des effets.** — A la Banque Nationale à Bruxelles et à la succursale de la Banque Nationale à Anvers, la haute administration et la surveillance

1) Suivant le cas, les bordereaux s'appliqueront :
1° aux traites acceptées sur Bruxelles et ses faubourgs ;
2° » » non » » »
3° » » acceptées sur diverses villes de la Belgique autres que Bruxelles ;
4° » » non acceptées sur diverses villes de la Belgique autres que Bruxelles ;
5° » promesses et traites acceptées, destinées à être encaissées par l'administration des postes ;
6° » promesses et traites non acceptées, destinées à être encaissées par l'administration des postes ;
7° » effets « sans frais » remis à l'encaissement sur une autre place ;
8° » » « à protêt » » » » » »

des opérations d'escompte sont dévolues à un « comité d'escompte », dont les membres sont rétribués, mais non responsables, et décident souverainemnt de l'admission ou du refus des effets présentés à l'escompte.

22. **Agences de la Banque Nationale.** — Tout au contraire, les agences sont chargées seulement des opérations que l'administration juge utile de leur confier. Des agences sont établies à Alost, Arlon, Ath, Audenarde, Boom, Bruges, Charleroi, Courtrai, Dinant, Eecloo, Furnes, Gand, Grammont, Hasselt, Huy, La Louvière, Liége, Louvain, Malines, Marche, Mons, Namur, Neufchâteau, Nivelles, Ostende, Péruwelz, Philippeville, Renaix, Roulers, Soignies, St. Nicolas, Termonde, Tirlemont, Tongres, Tournai, Turnhout, Verviers, Wavre, Ypres.

23. **Comptoirs d'escompte.** — On entend par « comptoir d'escompte » une association de deux à cinq personnes agréées par la Banque Nationale et chargées d'escompter, pour compte de la Banque Nationale, mais sous la garantie solidaire des administrateurs du comptoir, les valeurs admissibles d'après les statuts et qu'elles estiment convenable de prendre à l'escompte.

Les effets admis sont endossés directement à la Banque Nationale; ils doivent porter au moins deux signatures. Le comptoir d'escompte, par acte séparé, donne un aval tenant lieu de troisième signature. La plupart des comptoirs d'escompte sont constitués sous forme de société en nom collectif, mais ils pourraient être constitués sous forme de toute autre société, sauf agréation de la Banque Nationale.

Un contrat intervient entre la Banque Nationale et le comptoir d'escompte; il est alloué à ce dernier, à titre de rémunération de son entreprise de gestion et de garantie, une remise sur le produit de l'escompte de 1/4 jusqu'au taux de 4 %; de 1/8 sur l'excédent du taux de 4 % jusqu'à 5 %, mais au-delà rien n'est alloué.

Il y a des comptoirs d'escompte attachés aux agences mentionnées plus haut, sauf à Boom, Furnes, Ostende, Roulers et Ypres.

24. **Effets à l'encaissement de place à place.** — La Banque Nationale se charge, pour les personnes ayant un compte courant, de l'encaissement des effets, quittances, etc., remis à Bruxelles, à sa succursale ou à une de ses agences et payables dans ces localités.

Le dépôt des effets à l'encaissement ne peut être effectué plus de huit jours avant l'échéance.

Pour les effets payables dans les localités où ils sont remis, il est perçu 10 centimes par effet, plus 1/8 pour mille calculé sur le montant du bordereau.

Ces effets doivent être déposés au plus tard trois jours avant l'échéance, à midi.

Pour les effets payables dans une localité autre que celle où ils sont remis, il est perçu 20 centimes par effet, plus 1/8 pour mille calculé sur le montant du bordereau.

Ces effets doivent être déposés au plus tard 5 jours avant l'échéance, à 10 heures. Les jours fériés ne comptent point dans la computation des délais.

Les effets, quittances, etc., doivent porter l'acquit de l'ayant-compte, précédé de la mention « à encaisser par entremise de la Banque Nationale ».

Ces effets, quittances, etc., accompagnés d'un bordereau délivré par la banque et signés par le déposant, sont présentés au guichet des comptes courants sous enveloppe fermée portant le nom du déposant, le numéro et le montant total des effets remis, la date de l'échéance, le coût de l'encaissement, ainsi que l'une des trois indications suivantes :

« Effets à l'encaissement sur (nom de la ville où ils sont déposés et payables) ;

« Effets sans frais, à l'encaissement sur une autre place » ;

« Effets à protêt à l'encaissement sur une autre place ».

Les effets de chacune de ces catégories doivent être accompagnés d'un bordereau spécial. Ce bordereau ne peut comprendre que des effets à une seule échéance.

Les effets de place à place sont groupés par lieu de paiement et inscrits par ordre alphabétique des localités. Les valeurs remises à l'encaissement doivent porter une adresse complète

et le domicile indiqué doit se trouver dans le rayon d'encaissement.

La Banque ne répond d'aucune formalité ou diligence et ne se charge pas de faire protester les effets payables dans les localités où le déposant est domicilié. La Banque fait protester, à défaut de paiement, les effets remis de place à place comme effets à protêt, mais elle n'admet pas les effets portant un « besoin », dans un lieu autre que celui où ils sont payables. Les actes de protêt sont dressés à la requête du titulaire du compte courant, qui s'engage à payer les frais de protêt ainsi que les droits de timbre et d'enregistrement, de même que les amendes auxquelles ces effets pourraient donner lieu.

La Banque ne faisant pas protester les chèques, ceux-ci doivent être compris dans les bordereaux destinés aux effets « sans frais ».

25. Crédit en compte courant. — Si le débiteur n'a pas de fonds liquides, il peut se faire ouvrir un compte d'avances soit à sa banque habituelle, soit à la Banque Nationale.

La Banque Nationale n'ouvrait jadis un compte d'avances que sur le dépôt d'une garantie de 10.000 francs. Actuellement, moyennant le dépôt en obligations garanties par l'Etat d'une somme nominale minimum de 2.500 francs, le déposant peut disposer, au moyen de chèques à son profit ou au profit de tiers, d'une somme équivalant aux quatre cinquièmes de son dépôt. Les retraits ne peuvent être inférieurs à cent francs.

Le déposant touchera ou pourra verser à son compte courant les intérêts des obligations qu'il aura déposées à la Banque Nationale et il ne payera pour les sommes empruntées que l'intérêt que la Banque applique aux prêts sur fonds publics.

§ 3. — *Paiement par envoi d'accréditif.*

L'accréditif est un écrit par lequel une banque reconnaît avoir reçu une somme déterminée d'une personne nommée et charge un de ses comptoirs, agences ou succursales, établis dans une autre ville, de payer à vue, à l'ordre du titulaire de l'accréditif, la somme qu'elle a reçue de la personne nommée.

Ce mode de paiement n'est pratiqué en Belgique que par la Banque Nationale. Celui qui, dans une ville où la Banque Nationale a son siège, une succursale ou une agence, veut faire un versement payable dans une autre ville où la Banque Nationale a son siège, une succursale ou une agence, verse à la caisse de la Banque Nationale de sa résidence la somme en question, en indiquant simplement la localité où il désire que cette somme soit payée.

L'accréditif est délivré sans frais sur une formule de demande lui adressée par l'intéressé. Son import minimum est de 50 fr.

Si l'accréditif est pris à Bruxelles, il est payable le lendemain dans toute agence ou succursale belge de la Banque Nationale ; de même, s'il est pris dans une agence ou succursale et payable à Bruxelles ; mais s'il est pris dans une agence ou succursale et payable dans une autre agence ou succursale, il n'est payable que le surlendemain. L'accréditif dont le bénéficiaire n'opère pas l'encaissement lui-même, doit être endossé. Les endossements en blanc sont valables.

§ 4. — *Paiement par envoi de billets de banque.*

Ce mode de paiement est parfois en usage pour des montants peu considérables ou dans les relations avec les correspondants des villes limitrophes de la Belgique, lorsque les affaires se traitent en monnaie belge.

Il est dressé un bordereau des billets envoyés ; l'envoi est assuré.

§ 5. — *Intervention de l'administration des postes.*

1. **Acceptation des effets de commerce.** — L'administration des postes se charge de faire présenter même par exprès dans toutes les localités du royaume les effets de commerce à l'acceptation des tirés et des autres personnes indiquées au besoin.

Les effets à faire accepter par des tiers, au besoin, ne sont admis que si les personnes désignées habitent la même commune où réside le tiré ou une localité limitrophe desservie par le même bureau de poste.

Tout déposant d'un effet, remis pour encaissement à la poste, peut demander un avis de paiement. La taxe de cet avis est de 20 centimes par titre.

L'administration se charge de faire dresser les protêts faute d'acceptation, et les actes constatant l'acceptation ou le refus d'acceptation par intervention.

La taxe par effet à faire accepter est fixée à 50 centimes. Elle doit être acquittée en timbres-poste, apposés sur les effets par le déposant.

Les effets originaires de l'étranger, à faire présenter à l'acceptation doivent, en règle générale, être revêtus, avant le dépôt à la poste, des timbres adhésifs représentant le droit de timbres exigible en Belgique. Ces timbres ne peuvent être collés au recto du titre ; ils doivent l'être sur la première partie non écrite du verso (arrêté royal du 26 mars 1891).

Les effets ayant moins de quinze jours à courir avant l'échéance ainsi que les titres émis payables à moins de 15 jours de vue, peuvent être remis tout à la fois pour acceptation et pour encaissement, moyennant acquittement de la taxe applicable à chacune de ces opérations.

Les effets et le bordereau d'envoi sont placés dans une enveloppe close portant pour souscription les mots « Effets à l'acceptation », le nom de la perception destinataire et la signature ou la griffe du déposant, ou bien encore l'empreinte d'un timbre portant son nom.

Toutefois, les envois par exprès et ceux qui sont remis à la fois pour acceptation et pour encaissement sont déposés sous enveloppe ouverte ; les plis renfermant des effets de cette dernière catégorie doivent porter pour suscription les mots « Acceptation et encaissement », indépendamment des autres indications requises.

Si le tiré refuse d'accepter un effet à protêt ou s'il l'accepte irrégulièrement, le fait est constaté par un acte de protêt.

Les effets déposés pour acceptation et encaissement successif sont retenus pour être présentés à l'encaissement à la date d'échéance portée sur l'effet ou à l'échéance déterminée soit par la date de création pour les effets à un temps de date, soit par l'acceptation, le visa pour date ou le protêt, faute d'accomplissement de l'une ou de l'autre de ces formalités, pour les effets à un délai de vue.

2. Effets payables par intervention. — L'administration se charge de l'encaissement des effets payables par intervention, mais pour autant seulement que les personnes désignées pour payer au besoin, ou qui ont accepté par intervention, habitent la même commune que le tiré ou une localité limitrophe desservie par le même bureau de poste.

3. Encaissement des effets. — La taxe est de 25 centimes par 100 francs ou fraction de 100 francs, jusqu'à 1000 francs, sans pouvoir être inférieure à 65 centimes. Au-delà de 1.000 francs, il est perçu en outre fr. 1,25 par 1.000 francs ou fraction de 1.000 francs.

Les effets à encaisser peuvent être déposés, au plus tôt 15 jours et au plus tard 4 jours avant la date d'échéance. Passé ce dernier délai, l'administration ne garantit pas, à l'égard de ces titres, l'accomplissement, en temps utile, des opérations de recouvrement et de protêt.

Les effets mentionnés ci-après sont soumis au droit de timbre proportionnel : 1° les billets à ordre, lettres de change ou mandats à ordre et tous autres effets négociables ou de commerce : 1 ‰. 2° Billets, mandats et obligations non négociables : 1/2 ‰. 3° Accréditifs, billets de banque à ordre et chèques autres que ceux tirés sur un banquier : 10 centimes par 500 francs. Le droit ne peut toutefois excéder 5 francs.

Les chèques tirés sur un banquier et les bons ou mandats de virement sont soumis au droit fixe de 10 centimes.

Le droit applicable aux chèques créés à l'intérieur ou à l'étranger aux accréditifs et aux billets, de banque à ordre peut être acquitté par l'apposition de timbres adhésifs dont l'annulation est assurée à la main, au moyen d'une encre indélébile, par l'inscription, en chiffres

arabes très apparents de la date de l'apposition des timbres ainsi que par la signature de la personne qui les utilise. Cette annulation peut également être opérée par l'emploi d'une griffe.

Le droit proportionnel est également applicable aux actes mentionnés sub. 1° créés à l'étranger et payables en Belgique. Pour ces effets, le droit peut être acquitté en timbres adhésifs que l'on colle préalablement à toute signature en Belgique immédiatement au-dessus de la partie écrite du verso de l'effet, à l'exclusion de toute autre partie.

L'application des timbres adhésifs incombe à celui qui, le premier en Belgique, appose sa signature sur un effet créé en pays étranger. Les timbres sont annulés par l'apposition, au moyen d'une encre indélébile, de la date (quantième en chiffres, mois en toutes lettres et millésime en chiffres) ainsi que de la signature de l'intéressé ; cette annulation, qui doit être reproduite en entier sur chaque estampille, peut aussi se faire au moyen d'une griffe imprimant, à l'encre grasse, le nom ou la firme de l'intéressé et soit, en entier, soit par abréviation, la date de l'apposition.

Sont exempts du droit de timbre :

2° Les lettres de change tirées par seconde, troisième, quatrième, etc., lorsque la première a été faite sur papier timbré, ou visée pour timbre, ou pourvue d'un timbre adhésif. Dans ce cas, il est indispensable que la première soit jointe à celle qui est mise en circulation, et destinée à recevoir les endossements, acceptations, avals ou acquits.

Les reçus par entremises, impliquant une négociation entre signataires, sont assujettis au droit du timbre proportionnel afférent aux obligations non négociables. Lorsque les écrits de l'espèce ne sont revêtus que de la signature du créeur, sans que le tiers désigné intervienne pour endossement ou pour acquit, ils conservent le caractère de simples quittances.

4. **Encaissement de quittances.** — La taxe d'encaissement des quittances est fixée comme suit :

Pour toute somme ne dépassant pas fr. 20	25 cent.
» » » de plus de fr. 20 jusqu'à fr. 50	50 »
» » » » » 50 » 100	75 »

Il est ensuite ajouté 25 centimes par 100 francs ou fraction de 100 francs. Au-delà de 1.000 francs, il est perçu 25 centimes par 200 francs ou fraction de 200 francs.

Cette taxe doit être acquittée au moyen de timbres-poste apposés sur les quittances par les déposants.

Il n'y a pas de limite quant à la valeur des quittances.

Aucune quittance n'est présentée plus d'une fois au débiteur ; si la démarche reste infructueuse, le facteur laisse au domicile de l'intéressé un avis pour le prévenir que la quittance est tenue à sa disposition jusqu'au surlendemain à midi ; passé ce délai, la quittance est considérée comme irrécouvrable.

Les quittances restituées au déposant comme impayées peuvent être représentées à l'encaissement contre paiement, pour cette seconde présentation, de la moitié de la taxe primitive. Si une quittance est reproduite une troisième fois on acquitte la taxe entière, sauf à bénéficier éventuellement du demi-droit pour la quatrième présentation, et ainsi de suite.

Les expéditeurs peuvent demander l'encaissement à domicile, par un porteur spécial, en payant la taxe des exprès (fr. 1).

5. Versement en compte de chèques-postaux du produit de l'encaissement des quittances. — La liquidation par l'administration des postes, des sommes recouvrées du chef de quittances simples ou d'envois avec encaissement peut être opérée au moyen d'inscriptions au crédit de tout titulaire d'un compte de chèques postaux.

6. Mandats-poste. — La poste délivre des mandats nominatifs ou au porteur, payables à l'intérieur du royaume, contre versement de leur montant et d'un droit fixé comme suit :

Pour toute somme ne dépassant pas				fr. 10		0,15 cent.
»	»	»	plus de	10	jusqu'à 25	0,25 cent.
»	»	»	plus de	25	jusqu'à 50	0,50 cent.
»	»	»	plus de	50	jusqu'à 100	0,75 cent.
»	»	»	plus de	100	jusqu'à 200	1,—

et ainsi de suite, en ajoutant 25 centimes de 100 en 100 francs jusqu'à 1.000 francs ; au-dessus de 1.000 francs, addition de 0,75 par 500 francs jusqu'à 5.000 francs.

Les mandats nominatifs peuvent, à la demande de l'expéditeur, être émis payables à domicile jusqu'à concurrence de 5.000 francs. Ces titres supportent, indépendamment de la taxe ordinaire, une taxe spéciale fixée à 10 centimes jusqu'à 50 francs, et à 20 centimes pour toute somme supérieure à 50 francs.

Cette taxe est acquittée au moyen d'un timbre-poste apposé sur le mandat.

Si l'expéditeur d'un mandat désire que le titre soit payé au destinataire, sans que ce dernier ait à justifier de son identité, il demande que le titre soit rendu payable au porteur.

7. Mandats télégraphiques. — Les mandats-poste peuvent être transmis par la voie télégraphique moyennant un supplément de 3 francs pour télégramme ordinaire et 7 francs pour télégramme urgent.

Le mandat télégraphique peut être payé immédiatement à domicile, à condition que les frais d'exprès soient acquittés.

8. Comptes de chèques et virements postaux. — Le service des chèques et virements postaux assuré par l'Administration des postes emploi d'espèces. Le crédit de chaque compte est constitué par les virea pour but principal le développement des règlements de compte sans ments et les versements effectués au profit du titulaire ; le débit par les paiements et transferts ordonnés par lui. Il peut en tout temps disposer des sommes disponibles soit pour des retraits de numéraire, soit pour des transferts sur d'autres comptes postaux en Belgique et à l'étranger et pour des paiements en faveur de tiers.

Tous les bureaux de poste du Royaume (les agences exceptées) de même que les facteurs ruraux en tournée acceptent les dépôts d'espèces effectués à l'appui de bulletins de versement.

Un compte de chèques-postaux peut être ouvert à toute personne, firme ou société établie en Belgique ou à l'étranger, moyennant un versement préalable de fr. 10 à titre de dépôt en garantie.

Des versements en faveur d'un compte de chèques-postaux peuvent être effectués au moyen de bulletins de versement, par transfert du produit de l'encaissement de bordereaux de quittances, etc., ou à l'aide de mandats-poste adressés *directement* au bureau des chèques postaux à Bruxelles, pour être portés au crédit des bénéficiaires.

Ils peuvent se faire également par transfert d'un autre compte (virement) et par chèque de banque barré adressé directement au bureau des chèques postaux à Bruxelles et tiré sur une banque affiliée à la Chambre de Compensation de Bruxelles.

Il n'est pas fixé de limite pour l'avoir en compte. Toutefois, il n'est pas bonifié d'intérêt.

Les prélèvements en numéraire au profit du titulaire ou d'un tiers se font par chèque au porteur ou nominatifs.

Le montant d'un ordre donné par chèque ne peut dépasser fr. 10.000. Les paiements peuvent être faits à domicile, par exprès et par télégraphe, moyennant les taxes spéciales que le cas comporte.

Taxe. — Pour chaque dépôt de fonds au moyen d'un bulletin de versement, la taxe est de 10 centimes.

La taxe afférente aux cartes récépissés est fixée à 50 centimes par fr. 1.000 ou fraction de fr. 1.000.

Le transfert d'un compte à un autre est gratuit en service interne

Pour les virements internationaux la taxe est de 10 centimes par fr. 100 ou fraction de fr. 100, avec minimum de 20 centimes par virement.

La taxe appliquée aux prélèvements en espèces par chèque au porteur ou nominatif se décompose comme suit :

a) un droit fixe de 10 centimes ;

b) une taxe proportionnelle de 1/20e ‰ de la somme payée, donc 1/2 centime par fr. 100 ou fraction de fr. 100.

Les correspondances adressées au bureau des chèques postaux sont transportées en franchise de port par la poste.

C. — PAIEMENT POUR LES AFFAIRES « AVEC REEXPEDITION C.I.F. »

§ 1. — *Conditions usuelles.*

Aux conditions actuelles, le paiement s'entend net comptant contre documents, tant pour les ventes en Hollande que pour les destinations rhénanes.

Le chèque joint aux documents est négocié à une banque de la place qui, par l'intermédiaire de son correspondant, le présente à l'acheteur.

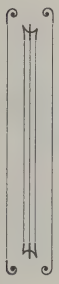
§ 2. — *Nur zum Accept bestimmt* (« seulement destiné à l'acceptation »).

Si le vendeur veut faire accepter la traite avant de la mettre en circulation, il fait une première de change et l'envoie à l'acceptation après avoir écrit, au haut de la lettre de change, la mention « *Nur zum Accept bestimmt* », et barre le verso, afin d'empêcher les endossements.

Première de change:

Nur zum Accept bestimmt

No. 16 Anvers, le ..... 19 ..... B. P. Mcs. .....



Au ..... prochain payez contre cette première de change la seconde ne l'étant à l'ordre de nous-mêmes la somme de ..... Marcs,

Valeur en nous-mêmes que passerez sans ou suivant avis de

A M.M. R. & T. *(s) X. & Co*

Mannheim

Dans ces conditions, l'effet ne devra pas être timbré en Allemagne, mais aussi il ne pourra servir qu'à l'acceptation, comme il en porte la mention.

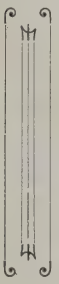
Deux cas peuvent alors se présenter :

1. Si la traite revient acceptée, on écrira la seconde de change et on mettra les deux exemplaires en circulation, en endossant la seconde de change;

2. Si la première lettre de change reste en dépôt en Allemagne, on négociera la seconde, en écrivant au bas « la première à la disposition de la seconde ».

Seconde de change :

No. 16 Anvers, le ..... 19 ..... B. P. Mcs. .....



Au ..... prochain payez contre cette seconde de change la première ne l'étant à l'ordre de nous-mêmes la somme de ..... Marcs,

Valeur en nous-mêmes, que passerez sans ou suivant avis de

A M.M. R. & T. *(s) X. & Co*

Mannheim

L'avantage de ce mode de remboursement réside en ce qu'en cas de perte ou de vol de la première traite, celui qui la détient ne peut en faire un usage déloyal, puisque l'effet ne peut pas

être endossé. En outre, le tireur évite de payer le timbre allemand ; il bonifiera à son cessionnaire et ainsi de suite, d'endosseur à endosseur, jusqu'au premier porteur allemand, qui fera timbrer l'effet.

§ 3. — *Paiement par giro-conto.*

Le giro-conto est une espèce de virement sur place étrangère, en usage dans les relations avec l'Allemagne, quoique relativement peu pour l'article grains.

Dans le giro-conto, il n'est pas question de traite ni d'aucun document remplaçant cet effet de commerce. Les transferts d'un compte sur un autre se font par dépêches confirmées par lettres. Voici les principales personnes mêlées à la vente d'un giro-conto ; le vendeur et l'acheteur de la marchandise, l'acheteur du giro-conto ; la Reichsbank-Anstelle (succursale de la Banque impériale) de la place ou réside l'acheteur de la marchandise ; la Reichsbank-Anstelle de la place sur laquelle l'acheteur du giro-conto fait virer ; enfin le bénéficiaire du giro-conto.

Cette opération rend les versements fort rapides. Le lendemain du jour où les Mark sont négociés, le vendeur pourra disposer sur le banquier preneur, de sorte qu'il aura l'argent presque en même temps que l'acheteur le verse à la succursale de la Reichsbank de sa localité. En outre, ce système présente une garantie réelle et souvent très utile. Si le vendeur n'a pas confiance en son acheteur, il remettra les documents à sa banque, qui les remettra à son correspondant allemand avec ordre de ne les céder que contre versement.

Il est à remarquer cependant que pour économiser la commission documentaire, le vendeur se passe quelquefois de l'intermédiaire du banquier et envoie les documents directement aux acheteurs de tout repos. Mais en procédant de cette façon, il court évidemment le risque de ne pas être payé. S'il n'a pas la plus grande confiance en son acheteur, il enverra plutôt les documents par l'entremise du banquier en les épinglant soit à la quittance, soit au chèque. Il utilisera de préférence une quittance (documentaire) celle-ci n'étant pas sujette au timbre allemand.

CHAPITRE VIII. — COMMISSION-COURTAGE.

§. 1. — *Taux de la commission.*

A. — AFFAIRES « C.I.F. CONTINENT ».

La commission s'élève d'ordinaire à un demi pour cent du montant de la facture, c'est-à-dire du prix de vente diminué du fret à payer à destination. Elle n'est soumise à aucune retenue de la part de l'exportateur et, sur demande de l'agent, sera parfois déduite de la facture provisoire et réclamée par l'agent à l'importateur.

B. — AFFAIRES « TRANSBORDÉ », « SUR WAGON » ET « AVEC REEXPEDITION C.I.F. ».

Sauf stipulation contraire, les courtages s'entendent comme suit :

Froment : 1/2 %.

Seigle, orge, avoine et maïs : 1 %.

§ 2. — *Retenue de la commission.*

Le courtage est payable par le vendeur à l'intermédiaire, que la vente soit exécutée ou non; mais, dans les affaires transbordé, sur wagon et avec réexpédition c. i. f., l'intermédiaire ne touche cependant aucun courtage en cas de non-paiement de la marchandise par l'acheteur ou de refus à l'agréation d'une marchandise disponible.

Les courtiers remettent leurs relevés des courtages mensuellement ou trimestriellement.

Sauf convention contraire, le vendeur n'est pas obligé de faire bénéficier l'intermédiaire d'un surprix que celui-ci aurait pu obtenir; de plus, le vendeur ne peut non plus être obligé de facturer à un prix inférieur au prix de vente, à la suite d'un sacrifice de courtage de l'intermédiaire. En pratique, on accordera généralement au courtier la faculté de se faire facturer les marchandises à lui-même, s'il donne au vendeur les garanties prévues à l'art 7 des contrats sur bonne arrivée, à terme et sur livraison, n^{os} 16, 18, 20, 24 et 24A.

CHAPITRE IX.
TRANSMISSION & SIGNIFICATION DES PIECES.

Section I. — DOMICILE.

Le vendeur et l'acheteur, s'ils ne sont pas domiciliés à Anvers, y élisent domicile chez l'intermédiaire, si celui-ci y a son domicile réel; sinon le vendeur, l'acheteur et l'intermédiaire élisent domicile au greffe de la Chambre arbitrale.

L'élection du domicile à la Chambre arbitrale a lieu rarement. Jadis, les citations à l'étranger se faisaient uniquement par la voie de la poste; actuellement, elles sont envoyées au Ministre des Affaires étrangères à Bruxelles.

Les délais sont plus longs que jadis et c'est pour parer à cet inconvénient qu'on peut citer au domicile élu à Anvers, c'est-à-dire chez l'intermédiaire, ou, à son défaut, au greffe de la Chambre arbitrale.

Au surplus, lorsqu'il s'agit de différends autres que ceux relatifs à la qualité ou au conditionnement, il faut donner aux intéressés le temps nécessaire à la constitution de leur dossier.

Section II. — TEMPS ET DELAIS.

§ 1. — *Temps normal.*

Que faut-il entendre par le terme « temps normal » employé dans les contrats d'Anvers ?

Toute communication relative aux ventes sur contrat de la Chambre arbitrale et devant être transmise « en temps normal » sera envoyée le jour même, si elle est reçue avant midi, et si elle est reçue après midi, elle sera envoyée au plus tard à midi, le jour ouvrable suivant.

§ 2. — *Jours non ouvrables.*

Sont considérés comme tels, les jours non ouvrables légaux au lieu où l'obligation dérivant du contrat doit être exécutée.

En Belgique, les jours non ouvrables sont, outre les dimanches, le 1er janvier, le lundi de Pâques, l'Ascension (6e jeudi après Pâques), le lundi de Pentecôte, la Fête Nationale (21 juillet), l'Assomption (15 août), la Toussaint (1er novembre), la Fête Nationale (11 novembre) et la Noël (25 décembre).

Angleterre, le vendredi avant Pâques (Good Friday), la Noël et les Bank Holidays, c'est-à-dire les lundis de Pâques et de Pentecôte (Easter Monday and Whit Monday), le 1er lundi d'août et le 1er jour ouvrable après la Noël.

Allemagne, le 1er janvier, le vendredi avant et le lundi après Pâques (Karfreitag und Ostermontag), l'Ascension (Christi Himmelfahrt), le lundi de Pentecôte (Zweiter Pfingsfeiertag), la Fête-Dieu (le 11e jour après la Pentecôte) (Fronleichnam), les 25 et 26 décembre.

Etats-Unis, les 22 février, 4 juillet et 5 septembre, le 4e jeudi de novembre, le 25 décembre. Il y a en outre des jours non ouvrables particuliers à certains Etats.

France, comme en Belgique, sauf le jour de la Fête Nationale, célébrée en France le 14 juillet et le 11 novembre.

Hollande, le 1er janvier, le vendredi avant et le lundi après Pâques, l'Ascension, le lundi de la Pentecôte, les 25 et 26 décembre.

Section III. — RETOUR DU CONTRAT.

A. — AFFAIRES « C.I.F. CONTINENT ».

Pour la plupart des affaires c. i. f., c'est l'intermédiaire qui rédige le contrat, souvent le signe en premier lieu au nom du vendeur et l'envoie ensuite à l'approbation de l'acheteur. Dès que le contrat lui revient, signé par l'acheteur, l'intermédiaire envoie d'ordinaire le contrat à la signature du vendeur. Les agents qui signent le contrat pour compte des chargeurs ne peuvent jamais être rendus responsables d'un défaut d'exécution éventuel, s'ils sont en mesure de justifier de leur mandat par la correspondance ou par une dépêche contenant l'offre des marchandises faisant l'objet du contrat.

Le refus du chargeur de reconnaître la vente ne pourrait pas être invoqué par l'importateur pour résilier une transaction dûment conclue. La partie en défaut de signer ne pourrait éventuellement qu'être condamnée au paiement des dommages-intérêts que son refus de reconnaître la vente aurait pu occasionner.

B. — AFFAIRES « TRANSBORDE », « SUR WAGON » ET « AVEC REEXPEDITION C.I.F. ».

Le contrat est généralement rédigé par le vendeur qui le signe et le fait parvenir au courtier avec prière de le signer à son tour et de le faire signer par l'acheteur.

L'acheteur doit, dans les trois jours ouvrables de la réception, renvoyer au vendeur le contrat approuvé, sinon le vendeur peut annuler la vente, mais sans qu'il ait droit à une bonification du chef de cette annulation.

L'annulation exigée par le vendeur ne doit pas être précédée d'un rappel. Si l'acheteur refuse de reconnaître l'annulation, la Chambre arbitrale s'assurera de la réalité des faits et prononcera, le cas échéant, l'annulation pure et simple.

CHAPITRE X. — NON-EXECUTION.

§ 1. — *Droits et devoirs des parties.*

Il arrive que le vendeur ou l'acheteur se trouve dans l'impossibilité d'exécuter les engagements pris. Mais comme il est juste que la partie qui eût gagné à l'exécution du marché ne soit pas frustrée du bénéfice qu'elle aurait pu faire, la partie en défaut sera tenue de lui payer une somme équivalente à la perte subie à la suite de la non-exécution du contrat ; aussi les contrats prévoient-ils qu'en cas de non-exécution, la partie qui ne sera pas en défaut aura la faculté de demander la résiliation de son contrat avec fixation de la différence de prix en sa faveur. Cette demande se fait sur une formule de compromis de la Chambre arbitrale dans la forme habituelle.

§ 2. — *Bases du prix de résiliation.*

Il est de jurisprudence constante aux tribunaux et à la Chambre arbitrale que, pour des marchandises de vente courante commes les grains, l'importance du dommage résultant de la non-exécution soit égale à la différence entre le prix du contrat et la valeur du jour de la marchandise.

En principe, on prendra toujours comme base la valeur du jour à la date de la demeure, mais cette dernière variera suivant que la partie en défaut aura avisé ou non la partie adverse qu'elle n'exécuterait pas la convention. Si un tel aveu est fait, la demeure existera par le fait de cet aveu et la valeur du jour à prendre en considération sera celle du jour où la partie non en défaut aura eu connaissance de cet aveu. Si, par contre, un tel aveu n'existe pas et que la partie en défaut laisse passer le délai d'exécution sans rien dire, « en faisant le mort », suivant une expression familière, c'est le dernier jour utile pour l'exécution de la convention qui servira à la fixation de la valeur du jour.

Cependant les contrats prévoient que si c'est le vendeur qui reste en défaut et qu'il n'a pas avoué franchement son impuissance à exécuter la vente dans le délai prévu, l'acheteur pourra choisir arbitrairement entre diverses dates pour la fixation du dommage. Ces dates varient selon le genre de vente et sont :

A. — Pour les affaires « c. i. f. continent » :

1° le dernier jour pour l'embarquement ;

2° le jour de la réception de l'avis de non-exécution ;

3° le jour où la non-validité des documents éventuels aura été établie ;

et en plus, pour les affaires Danube, Azoff, Amérique du Nord et du Sud : le dernier jour utile pour la désignation du navire.

B. — Pour les affaires « sur bonne arrivée », on prendra comme base le prix :

1° au dernier jour pour l'embarquement ;

2° au dernier jour pour la désignation de l'embarquement, si un délai pour cette désignation est imposé ;

3° au jour de la réception de l'avis de non-exécution ;

4° au jour où la non-validité d'une application éventuelle aura été établie.

C. — Pour les affaires « à terme » et « sur livraison », on prendra comme base la valeur :

1° au dernier jour pour la mise à disposition ;

2° au jour de la réception de l'avis de non-exécution ;

3° au jour où la non-validité d'une application éventuelle aura été établie.

Si vendeur et acheteur ne peuvent s'entendre sur le prix de résiliation, il sera déterminé par arbitrage.

Le principe est donc le même pour toutes les affaires : indemniser, dans la plus large et la plus équitable mesure, la partie non en défaut et limiter le choix du jour pour la fixation lorsque la partie en défaut en aura à temps informé son co-contractant.

§ 3. — *Insolvabilité de l'une des parties.*

Dans le cas où le vendeur ou l'acheteur aura laissé protester sa signature ou se trouverait en état de cessation de paiement ou de faillite, la partie adverse pourra obtenir des arbitres la résiliation immédiate de la vente avec fixation du prix de résiliation; la différence éventuelle sera exigible immédiatement.

Dans les mêmes cas, cette partie pourra aussi, dans les conditions prévues par la loi sur les faillites, exercer le droit de rétention et de revendication des marchandises vendues et réclamer le paiement immédiat des sommes, même non encore exigibles, qui seraient dues en vertu du contrat.

Le contrat ne peut être dénoncé pour insolvabilité que lorsque celle-ci constitue un fait notoire.

Le fait que les différences éventuelles sont exigibles immédiatement ne constitue aucunement un privilège que l'un des intéressés pourrait exercer au détriment de la masse créancière.

CHAPITRE XI. — RECLAMATIONS ET ARBITRAGES.

§ 1. — *Juridiction compétente et procédure.*

La Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers est reconnue par les parties comme seule compétente pour juger des différends pouvant résulter des ventes faites sur ses contrats, soit que le différend naisse entre le vendeur, l'acheteur et l'intermédiaire ou entre deux d'entre eux.

Les contrats sont constitutifs de compromis, c'est-à-dire que la signature constitue en elle-même la signature d'un compromis de la Chambre arbitrale. Il en résulte qu'en cas de différend, la signature d'un compromis n'est plus une formalité indispensable pour que la Chambre arbitrale puisse valablement arbitrer; aussi, malgré que la partie la plus diligente puisse, par simple convenance, inviter la partie adverse à signer un compromis introductif du différend devant les arbitres, elle peut, si cela lui convient mieux, la faire citer immédiatement dans la forme que nous verrons plus loin.

En vertu de la mention que le contrat est constitutif de compromis, celui qui, après avoir signé le contrat, refuse de comparaître devant les arbitres, ne se trouve pas dans le cas de celui qui ne veut pas signer de compromis, en dépit de ses engagements à cet égard, mais simplement dans le cas d'avoir signé un compromis et de ne pas vouloir venir s'expliquer.

Le compromis doit désigner les objets en litige et les noms des arbitres, à peine de nullité.

La clause compromissoire ne lie pas l'héritier mineur de celui qui l'a stipulée.

§ 2. — *Délais de demande d'arbitrage.*

Les réclamations ne donnent plus lieu, comme jadis, à une demande préalable d'arbitrage. Elles peuvent se diviser en deux classes distinctes, celles se rapportant aux affaires *c. i. f. continent* et, dans ce cas, toutes réclamations sur la quantité, la qualité, le conditionnement, le poids naturel et la teneur en

corps étrangers doivent être faites par écrit, avec envoi de compromis ou éventuellement de demande d'analyse, par l'acheteur à son vendeur, s'il est le dernier acheteur, dans les 10 jours courants de la fin du déchargement.

Par contre, pour toutes les affaires *transbordé, sur wagon* et *avec réexpédition c. i. f.*, le délai est de huit jours.

L'acheteur, s'il est acheteur subséquent, doit transmettre ces réclamations à son vendeur respectif par écrit et en temps normal.

§ 3. — *Retour des compromis et refus de signature.*

1. **Délai.** — Le vendeur doit retourner les compromis ou demandes d'analyse signés par lui, dans les trois jours ouvrables de leur réception ; sinon il pourra être rendu responsable des conséquences de son retard.

Ces conséquences pourraient être notamment, une altération de la qualité, ou une amélioration du conditionnement de la marchandise ; elles pourraient avoir trait à des questions d'intérêt, de frais d'allège, d'assurance, de fret sur le vide, d'action en paiement d'un fret à la suite de non-exécution des conventions prévues par la charte-partie.

2. **Refus de signer.** — Si la partie adverse refuse de signer et de retourner les compromis, le demandeur la fera assigner par voie d'huissier, avec l'autorisation donnée par ordonnance du président de la Chambre arbitrale ou de son délégué, à comparaître devant les arbitres aux lieu, jour et heure fixés par lui.

La requête, pour pouvoir citer à bref délai, doit être accompagnée du contrat.

3. **Modèle de requête** pour pouvoir citer à bref délai :

Timbre 0,75 Anvers, le ..... 19....

Monsieur le Président de la Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers,

Vous expose respectueusement M. *J. B.*, domicilié en cette ville, qu'un différend existe entre lui et M. *de F., domicilié à Bruxelles*, sur l'exécution d'une convention de vente/achat du *1er septembre* au sujet de l'inexécution de la dite convention.

Que ce différend doit être tranché par votre Chambre arbitrale et que, vu les facilités de communication, il importe d'abréger le délai de distance.

A ces causes :

Vous plaise, Monsieur le Président, de fixer lieu, jour et heure, pour lesquels l'exposant pourra faire citer le prédit M. *de F.*, et vous ferez justice.

(s.) *J. B.*

Voici en quels termes se libelle l'ordonnance de citation à bref délai :

Permis de citer aux fins que dessus et par abréviation du délai de distance pour l'audience du..... 19.....
à trois heures et un quart de relevée, au local habituel de la Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers, rue des Israëlites, 6 et Bourse.

La présente ordonnance est exécutoire sur minute avant enregistrement.

Anvers, le ..... 19.... (s.) Le Président.

Aussitôt que le président de la Chambre arbitrale a fixé les lieu, jour et heure, l'huissier invite par exploit le défendeur à comparaître au moment déterminé. Si ce dernier ne se présente pas, le jugement peut être rendu par défaut.

Il est de jurisprudence à la Chambre arbitrale de condamner le cité au remboursement des frais de citation si celle-ci a été nécessaire, mais de laisser ces frais à charge du requérant si ce dernier a jugé utile de citer, sans avoir fait de démarches préalables pour décider la partie adverse à signer un compromis de bon gré.

§ 4. — *Introduction de l'arbitrage à la Chambre arbitrale.*

Mais suffit-il que dans les délais prévus l'intéressé ait demandé l'arbitrage et envoyé les compromis à la signature du défendeur ? Et la signature des compromis implique-t-elle nécessairement un arbitrage ? Non. L'arbitrage ne pourra avoir lieu que si la demande en a été introduite à la Chambre arbitrale en temps utile. Souvent l'acheteur demande l'arbitrage uniquement en vue de la conservation de ses droits, en attendant qu'il prenne une décision sur l'opportunité de l'introduction de sa demande à la Chambre arbitrale. Nous avons vu qu'il arrive même, et notamment dans les ventes « f. a. q. », que la demande d'arbitrage doive être faite longtemps avant

que l'acheteur puisse savoir si la marchandise livrée correspond ou non à celle formant l'objet du contrat.

Les délais pour l'introduction diffèrent suivant les conditions de vente. Voici les règles :

1° *Ventes sur échantillon*. L'arbitrage pour la qualité ayant été demandé dans les délais prévus, le demandeur devra introduire l'arbitrage à la Chambre arbitrale dans les vingt-huit jours de la fin du déchargement de la partie.

2° *Ventes « about as per standard »*. Le délai est de vingt-huit jours de la publication de l'avis que le standard a été fait ou qu'il ne sera pas fait.

La Chambre arbitrale fait afficher, dans le vestibule de son local, que les standards sont établis pour des mois donnés. Jusqu'à présent il n'a jamais été déclaré qu'un standard ne serait pas fait; si, pour une qualité déterminée, il n'est pas fait mention de la confection du standard dans la liste des standards établis pour les autres qualités, il faudrait en conclure que le standard pour cette qualité déterminée ne serait pas établi, et le délai des vingt-huit jours prévus pour l'introduction de l'arbitrage à la Chambre arbitrale commencerait à courir à partir de la publication de la liste des standards faits.

§ 5. — *Refus d'exécution d'une sentence arbitrale.*

Si l'une des parties refuse d'exécuter la sentence des arbitres dans le délai d'un mois, la Chambre arbitrale, à la demande de la partie adverse et après s'être assurée de la réalité de ce refus, en avise ses membres par circulaire sous enveloppe fermée, et jusqu'à parfaite exécution de cette sentence, n'arbitre plus de différend où il serait intéressé, à moins que le nouveau différend ne se rapporte à une convention antérieure à cet avis.

A la demande de l'une des parties, un des arbitres dépose le jugement au greffe du tribunal de première instance. Celui-ci peut alors donner l'autorisation nécessaire pour exécuter le jugement et requérir, au besoin, la force publique.

§ 6. — *Prescription.*

1. Dispositions générales. — Le Code Napoléon définit la

prescription : « un moyen d'acquérir ou de se libérer par un certain laps de temps et sous des conditions prévues par la loi ».

On ne peut d'avance renoncer à la prescription, mais on peut renoncer à une prescription acquise. Pour pouvoir prescrire, il faut une possession continue et ininterrompue, paisible, publique, non équivoque et à titre de propriétaire. Ceux qui possèdent pour autrui ne prescrivent jamais, par quelque laps de temps que ce soit.

La prescription peut être interrompue naturellement ou civilement. Une citation en justice, un commandement ou une saisie signifiés à celui qu'on veut empêcher de prescrire, forment l'interruption civile. La citation en justice, donnée même devant un juge incompétent, interrompt la prescription.

La prescription est interrompue par la reconnaissance que le débiteur ou le possesseur fait du droit de celui contre lequel il prescrirait. La prescription ne court point contre celui qui est dans l'impossibilité absolue d'agir par suite d'un empêchement quelconque, résultant soit de la loi, soit de la convention, soit de la force majeure.

2. **Prescription stipulée par les contrats d'Anvers.** — Si la loi impose pour la prescription un « laps de temps et des conditions prévues *par la loi* », rien cependant n'empêche des co-contractants de prévoir leur renonciation à tous dommages-intérêts sous certaines conditions déterminées. Les contrats de la Chambre arbitrale sont très catégoriques à cet égard. En effet, ils stipulent que : « ne seront pas recevables toutes réclamations qui ne seraient pas faites avec les formalités et dans les délais prévus. » Nous avons examiné ces formalités et délais dans les paragraphes précédents.

Mais, pour des différends *autres* que pour la qualité, le conditionnement, l'analyse, le poids naturel, aucun délai déterminé n'existe, car il serait impossible de prévoir tous les cas qui pourraient surgir et de leur assigner un délai pour la demande en réparation. Il faut donc, pour ces questions, s'en tenir au droit commun, qui prévoit la prescription légale et en détermine les délais.

CHAPITRE XII. — VENTES EN DISPONIBLE.

§ 1. — *Confirmation.*

1. Arrêté. — Les marchandises disponibles ne se traitent pas sur contrat. Le courtier, et en cas d'affaire sans l'intervention d'un courtier, le vendeur, fait l'arrêté ou confirmation des conditions essentielles de l'affaire conclue.

Cet arrêté, en principe, n'est que provisoire et vaut jusqu'à remplacement par un contrat en règle. En pratique, comme la livraison a lieu presque immédiatement après la confirmation de la vente, le contrat n'est jamais fait.

Il est à remarquer que l'arrêté doit porter la mention « Arrêté aux conditions générales des contrats de la Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers ». A défaut de cette mention, les intéressés n'auraient, en cas de différend, aucun recours devant la Chambre arbitrale contre la partie en défaut, car les arbitres n'auraient aucune compétence pour juger du différend et la partie lésée devrait se faire rendre justice par la voie ordinaire; en l'occurence, le tribunal de commerce seul serait compétent pour connaître du différend.

2. Modèle d'arrêté. — Voici un modèle pratique d'arrêté, qui a l'avantage de prévenir les omissions fréquentes relevées dans les arrêtés qui ne portent aucune disposition des détails. Par l'emploi de ce modèle, on évitera aussi l'erreur fréquente consistant à envoyer à l'acheteur l'arrêté destiné au vendeur et réciproquement.

Anvers le ..... 19....

X., courtier.

A *Moulins N.*,

Arrêté aux conditions générales des contrats de la Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers.

Vendeurs : Messieurs *M.*
Acheteurs : *Moulins N.*
Quantité : Environ *300.000 (trois cent mille) kilogrammes.*
Qualité : *Blé Rosafé.*

Poids naturel : *78 (soixante-dix-huit) kg. par hectolitre au débarquement.*
Analyse :
Position : *Embarquement novembre et/ou décembre 19....*
Prix : ..... *francs par 100 kg.*
Paiement : *Au comptant contre délivraison.*
Observations : ..... (s.) *X.*

Suivant le contrat, l'intermédiaire doit faire l'arrêté en double, c'est-à-dire que vendeur et acheteur doivent recevoir des arrêtés identiques.

Si le courtier renseigne des conditions différentes, il peut être rendu personnellement responsable de la différence éventuelle.

3. **Remise de l'arrêté.** — La jurisprudence n'a pas établi de délai formel dans lequel l'arrêté doit être remis par le courtier aux vendeur et acheteur.

L'habitude de ne remettre l'arrêté que plusieurs heures après la vente ou seulement le lendemain de la conclusion, et de ne pas consigner immédiatement sur un carnet les conditions de l'affaire traitée, n'est pas sans présenter quelque danger, si la transaction est faite entre parties peu scrupuleuses, car il n'y a pas même dans ce cas un commencement de preuve par écrit sur lequel les arbitres ou juges pourraient baser leur sentence.

C'est pour obvier à cet inconvénient que le législateur stipule très expressément (Art. 66 du Code de commerce), que « les courtiers sont tenus de consigner leurs opérations sur des carnets, immédiatement après les avoir conclues ». Ceci en dehors des autres livres prescrits par la loi à tout commerçant. Malheureusement, cette prescription du législateur n'est pas observée par la plupart des intermédiaires et, en cas de différend, ceux-ci sont évidemment les premiers à pâtir de leur négligence.

4. **Désignation des vendeurs-acheteurs.** — Au moment de la conclusion de l'affaire, l'intermédiaire est tenu de renseigner au vendeur le nom de l'acheteur et à l'acheteur le nom du vendeur. La jurisprudence admet que vendeur et acheteur ont la faculté de ne pas conclure le marché, si la contre-partie ne

présente pas, à leurs yeux, toutes les garanties de solvabilité voulues.

Dans les affaires faites avec la stipulation « bon acheteur » ou « bon vendeur » à désigner, l'appréciation de la qualité est laissée entièrement à la discrétion de la partie qui a accepté la clause « bon acheteur » ou « bon vendeur » à désigner.

Si le vendeur n'a pas confiance dans la solvabilité de son acheteur, il pourra exiger que l'acheteur affrète son bateau ou ses bateaux au nom du vendeur.

L'acheteur obligera son batelier à délivrer au vendeur, suivant le cas, les connaissements ou les reçus des marchandises où le vendeur figurera comme propriétaire de la marchandise. L'acheteur ne pourra être contraint de payer avant la délivraison, mais le vendeur pourra exiger de l'acheteur un dépôt à Anvers, en mains tierces, dépôt dont le montant sera limité à la valeur de la marchandise au prix de vente, qui se fera aux frais et risques du vendeur et qui sera mis à sa disposition, en échange des pièces constatant la délivraison.

5. Responsabilité des courtiers. — Les courtiers sont responsables de la livraison et du paiement de ce qu'ils auront vendu ou acheté. Cette responsabilité cesse lorsqu'ils ont fait connaître, en contractant, le nom de l'acheteur ou du vendeur à la personne avec laquelle ils contractent et que celle-ci a accepté le marché.

§ 2. — *Agréation.*

1. Pièces requises. — L'acheteur ou son représentant réclamera du vendeur l'autorisation nécessaire pour l'examen de la marchandise en vue de son agréation. Le vendeur devra donc mettre l'acheteur en mesure d'agréer, notamment en lui délivrant un « bon d'agréation » et un laissez-suivre pour les surveillants, si la marchandise se trouve à l'intérieur des hangars.

2. Délais. — L'acheteur ou son représentant a la faculté de refuser la marchandise jusqu'à 14 1/4 heures au plus tard le jour ouvrable qui suivra la vente.

Ce refus devra être en possession du vendeur à l'heure déterminée; il devra être communiqué au bureau du vendeur avant midi ou au local de la Bourse avant 14 1/4 heures.

L'absence du vendeur ne libérera pas l'acheteur de son obligation de donner communication du refus dans le délai prévu. Il devra éventuellement faire connaître ce refus en télégraphiant en temps utile à son vendeur en « Bourse d'Anvers ».

Si l'acheteur ne fréquente pas la Bourse de Bruxelles, il n'en sera pas moins tenu de donner connaissance de ce refus, par dépêche adressée à la Bourse de Bruxelles, si le délai expire un mercredi. Le mardi, le vendeur stipulera presque toujours à quelle heure le refus éventuel devra être entre ses mains.

Pour être valable, le refus d'agréation ne pourra contenir aucune condition suspensive; il devra pouvoir se traduire par un « oui » ou un « non ».

Aucune justification n'est due par l'acheteur qui refuse d'agréer une marchandise. Cette latitude a sans doute donné lieu à de graves abus, surtout pendant les périodes de marché excité. Dans ces moments, il n'est pas à déconseiller de faire prendre par les acheteurs des échantillons d'agréation avant d'entamer les pourparlers, et de stipuler, au moment de la conclusion de l'affaire, que la marchandise a été vue et qu'elle est définitivement agréée. On traite alors « vu et agréé ».

Malgré l'agréation, l'acheteur conserve dans tous les cas tous recours contre le vendeur, résultant de garanties éventuelles de poids naturel ou de teneur en corps étrangers; toutefois, les ventes en disponible se font rarement avec de pareilles garanties.

3. **Impossibilité d'agréer.** — D'autre part, le délai d'agréation ne court que pour autant que l'acheteur ait été réellement mis à même de prendre les échantillons représentant une moyenne de la partie traitée. Il ne suffit pas que le vendeur renseigne un navire, une allège, un magasin, il faut que l'acheteur puisse atteindre la partie et en prendre un échantillon moyen.

L'acheteur mis dans l'impossibilité de prendre cet échantil-

lon dans le délai déterminé, par suite de circonstances dépendantes ou indépendantes de la volonté du vendeur, devra immédiatement faire ses réserves au vendeur et les lui confirmer par lettre recommandée.

Il pourra en outre, s'il le désire, refuser la marchandise ou exiger le cachetage d'un échantillon de vente, et dans ce dernier cas, il sera procédé comme en matière de vente sur bonne arrivée. Pour les quantités de 50.000 kg. et au-delà, vendeur et acheteur ou leur représentant ont chacun, immédiatement après la conclusion de la vente, la faculté d'exiger le cachetage d'un échantillon de vente.

§ 3. — *Vente sur échantillon cacheté.*

Depuis la guerre, on traite quelquefois sur échantillon cacheté la marchandise disponible, mesure nécessaire par ces temps de hauts prix et brusques fluctuations, pour mettre le vendeur à l'abri d'un refus arbitraire. Dans ce cas, une différence de qualité ne donne pas lieu au refus de la marchandise, mais à une bonification à taxer par arbitres. La marchandise doit être saine, loyale et marchande, de la nature de cet échantillon et (sauf une légère tolérance) de qualité conforme à cet échantillon. La tolérance de qualité dans la vente sur échantillon-type est de 1 %.

Pour marchandise se trouvant dans un navire de mer ou en silo on agit pour l'échantillonnage comme en matière de vente sur bonne arrivée ; mais pour celle se trouvant en silo l'échantillonnage est fait à la sonde dans le bateau de l'acheteur.

Pour marchandise se trouvant au moment de la vente en allège, sur quai, en grenier, l'acheteur ou son représentant peut en exiger l'échantillonnage, auquel il est procédé au plus tard le jour ouvrable suivant la vente, à la sonde pour celle en allèges ou en sacs, à la main pour celle en vrac sur le quai ou en grenier.

L'acheteur ou son représentant peut exiger soit la taxation pour moins-value, soit le refus pour différence de nature, pour conditionnement défectueux (à moins que l'arrêté fasse men-

tion de ce vice) ou pour moins-value de qualité si cette dernière dépasse 25 centimes (au-delà de la tolérance admise). Toutefois le refus ne peut plus être demandé si la délivraison a commencé.

Toute réclamation doit être faite par écrit le deuxième jour ouvrable qui suit le jour de la vente, avec envoi de compromis, que le défendeur retournera immédiatement signés ; le demandeur introduira l'arbitrage au plus tard le lendemain. Les conséquences de tous retards apportés dans l'exécution de cette procédure sont supportées par la partie en faute.

L'appel doit être demandé au plus tard le jour ouvrable suivant le jour où l'extrait de la sentence aura été remis à Anvers au domicile de la partie appelante ou de son représentant.

La réception doit se faire sans désemparer et commencer d'une allège, du quai ou du silo dans les deux jours ouvrables, d'un grenier dans les sept jours ouvrables du dernier jour accordé pour l'échantillonnage.

§ 4. — *Poids naturel et corps étrangers.*

Malgré l'agréation, l'acheteur conserve tous recours résultant de garanties éventuelles de poids naturel ou de teneur en corps étrangers.

La délivraison, la réexpédition, le pesage, la constatation du poids naturel, l'échantillonnage, le paiement, les réclamations, les bonifications éventuelles, les jours non-ouvrables, la non-exécution, l'insolvabilité de l'une des parties, le domicile et l'arbitrage sont régis par les règles correspondantes des contrats n° 18 et 19 ou 20 et 21, sauf les stipulations contraires indiquées ci-dessus.

§ 5. — *Courtage.*

Le courtage est dû que la vente soit exécutée ou non, mais il ne l'est pas en cas de non-paiement de la marchandise par l'acheteur, ou en cas d'annulation de la vente par suite de refus d'agréation ou de moins-value de conditionnement.

TITRE IV.

Affaires d'importation et d'exportation.

CHAPITRE I. — ACHATS ET VENTES.

§ 1. — *Remarques préliminaires.*

1. Considérations générales. — Le négociant qui désire importer des marchandises pour les revendre à des conditions autres que celles de l'achat, dresse un compte de revient simulé ou facture fictive, relatant les conditions de l'achat sur la place étrangère, ainsi que tous les frais grevant le prix de revient. Ces frais sont essentiellement différents suivant les marchandises et les conditions d'achat. Ils peuvent comprendre, au départ, les frais de route et les frais à l'arrivée au lieu d'embarquement, et notamment les frais d'expédition, la commission d'achat, le fret, l'assurance, les droits de sortie et d'entrée, les frais de réception, pesage, transbordement, échantillonnage, expertise en cas de vente sur certificat, mise sur wagon ou sur chariot, camionnage, veilles, séjour sur quai, commission de banque, timbres d'effets, etc.

2. Monnaies étrangères. — Depuis que les changes sont soumis à des fluctuations brusques et considérables, les exportateurs américains transmettent leurs offres en dollars américains et les maisons anglaises en livres sterling. Parfois les offres sont faites en florins des Pays-Bas.

Si le prix est donné en monnaie étrangère, il y a lieu de faire la réduction en monnaie belge, à un cours estimatif, celui qui semble devoir prévaloir à l'époque du paiement, à moins que l'importateur ne couvre ses besoins éloignés en devises par un achat de devises à terme.

Généralement, le prix en monnaie étrangère s'entend par unité de mesure ou de poids différente du système métrique; il faut donc réduire ce poids étranger en kilogrammes, afin de pouvoir comparer le prix de l'offre avec celui auquel l'on peut effectuer une vente.

L'on a établi, dans ce but, des tables de réduction comprenant les principaux poids, mesures et monnaies en usage dans le commerce des grains.

3. Equivalences des quarters et tonnes. — Les prix établis en monnaie anglaise s'entendent en schellings par quarter, dont la valeur diffère suivant la nature et la provenance de la marchandise.

Froment. Le quarter vaut 496, 492 ou 480 lbs.
496 lbs = 224,^{750} kg. pour froment de Pétrograde et de l'Angleterre.
492 lbs = 222,^{937} » » » des Indes. Cette provenance se vend de plus en plus sur la base du quarter de 480 lbs.
480 lbs = 217,^{500} » » » des Etats-Unis d'Amérique (Californie et Orégon compris), Chili, Canada, La Plata, Théodosie, Odessa, Danube, Varna, Australie, Nouvelle-Zélande.

Maïs. Le quarter est calculé à raison de :
492 lbs = 222,^{937} kg. pour les maïs d'Azoff, Odessa, Bessarabie, Galatz, Foxanian, Cinquantino.
480 lbs = 217,^{500} » pour les maïs d'Azoff, Varna, Dedeagatch, Danube, Egypte, Etats-Unis d'Amérique, La Plata.

Avoine. La valeur du quarter est de :
336 lbs = 152,^{250} kg. pour les avoines de la Russie méridionale.
320 lbs = 145, » » » » de Pétrograde, Amérique et Gothembourg.
304 lbs = 137,^{749} » pour les avoines de Pétrograde, Ile du Prince Edouard.

Orge. Le quarter d'orge fourragère vaut 400 lbs = 181,^{250} kg.
» » » de malterie vaut 448 lbs = 203 kg.

Seigle. Le quarter vaut 480 lbs = 217,^{500} kg.

Graine de lin, colza, sésame, ricin, etc. Les prix s'entendent indistinctement par tonne de 2240 lbs = 1016 kg.

4. Equivalences des lasts. — Avant la guerre, les céréales se traitaient en Hollande en florins P. B. par last de 2.400 kg. pour le froment, 2.100 pour le seigle, 2.000 pour l'orge et le maïs, mais actuellement les prix s'entendent presque toujours par cent kilogrammes.

§ 2. — *Frais au départ.*

On n'en tiendra compte que dans les achats premier coût, où tous les frais de manipulation, de transport, d'assurance, etc., sont à charge de l'importateur, à partir du moment de l'achat, et dans les achats franco bord, où les frais de transport et d'assurance sont à charge de l'acheteur.

Dans les achats premier coût, qui sont d'ailleurs devenus beaucoup plus rares depuis l'organisation méthodique du commerce des grains dans tous les centres d'exportation, il faudra surtout tenir compte, outre les frais qui incombent aux achats f.o.b., coût fret et c.i.f., des frais de courtage et de commission d'achat, du transport et de la mise à bord, du marquage des sacs, du courtage de change et des timbres.

§ 3. — *Frais en cours de route.*

1. Perte de poids. — Les frais en cours de route comprennent plus particulièrement ceux qui incombent aux achats franco bord et coût fret ; ce sont notamment le fret et l'assurance.

Les affaires coût fret et coût fret assurance peuvent se traiter :

1° Sans garantie de poids au débarquement ;

2° Avec garantie pour toute perte de poids dépassant un certain pour cent convenu (à Londres et à Hambourg, quelques contrats portent encore la garantie de poids *sous* 1 %) ;

3° Avec garantie pour toute perte de poids constatée au débarquement, la différence éventuelle donnant lieu à facture finale. Actuellement tous les contrats d'Anvers pour céréales portent que tout manquant de poids constaté à la livraison doit être bonifié par le vendeur à l'acheteur.

Le vendeur peut couvrir ce risque auprès de certaines sociétés de surveillance qui se chargent, moyennant commission à convenir, de bonifier à l'acheteur tout manquant éventuel ; dans ce but, il constate le poids à l'embarquement en commun avec le chargeur et, au débarquement, en commun avec l'acheteur. Cette commission varie suivant les marchandises, les

provenances, les chargeurs, les destinations, entre 1/4 et 3/4 %. Si au débarquement il est constaté un poids supérieur au poids embarqué, la différence reste acquise à la société de surveillance qui a pris sur elle de garantir le poids au débarquement.

Dans les achats sans garantie de poids, ou avec une garantie pour une perte de poids dépassant un pour cent convenu, l'importateur devra, dans son compte de revient, faire la part de la freinte de route éventuelle, respectivement d'une perte de poids moyenne, qui diffère encore une fois suivant la qualité du grain, sa siccité, le soin avec lequel s'est fait l'embarquement, le contrôle du poids et toutes autres circonstances pouvant être favorables ou préjudiciables à la bonne arrivée des marchandises achetées.

L'importateur se basera d'ordinaire sur les pertes de poids suivantes : Australie 1 1/2 %, Danube, 1 %, Etats-Unis et Canada 1/4 %, Indes 2 %, La Plata 2 %. Ces chiffres ne représentent que des moyennes et varient avec les circonstances relevées plus haut.

2. **Considérations générales sur le fret.** — Le fret se calcule, suivant les provenances, en schellings et pence, francs et centimes, marcs et pfennigs; en tonnes anglaises de 2.240 lbs ou 1.015 kilogr., en tonnes françaises ou belges de 1.000 kilogr.; en cwt (hundredweight) de 112 lbs ou 50 3/4 kilogr., en bus (bushels) américains, calculés, sauf stipulations contraires, à raison de 60 lbs pour les froments, 56 lbs pour les graines de lin, maïs et seigles, 48 lbs pour les orges et sarrasins et 32 lbs pour les avoines.

Le compte de fret est parfois établi au dos du connaissement du capitaine (*captain's copy* ou copie du capitaine). Ce duplicatum du connaissement original est laissé au réceptionnaire lorsqu'il paie le solde du fret.

Section I. — FRET DES ETATS-UNIS.

1. **Bases pour le calcul du fret.** — Les bushels et quarters ne sont pas, dans le calcul du fret, des poids, mais bien des

mesures, un quarter contenant toujours 8 bushels. Les poids sont variables d'après la marchandise, suivant les détails ci-dessus.

Le fret est d'ordinaire établi en pence et fraction de penny par bushel de 60, 56, 48 et 32 lbs, selon le cas. Il est généralement majoré d'un primage de 5 %.

2. Réduction des quarters et bushels en kilogrammes. — La quantité étant renseignée dans la facture en quarters, il faudra réduire ceux-ci en bushels, en les multipliant par 8, puis en lbs, en les multipliant par le nombre de lbs correspondant au bushel dont il s'agira. Les lbs trouvées sont réduites en kilogr. sur la base de 112 lbs = 50 3/4 kg.

3. Réduction de kilogrammes en bushels. — Comme le pesage se fait à Anvers en *kilogrammes* et que le fret est calculé en pence par bushel d'un certain nombre de *lbs*, il faut réduire les kilogrammes en livres.

Voici, pour cette réduction, la formule la plus en usage dans les bureaux maritimes :

On multiplie par 2 le nombre de kilogrammes ; au résultat ainsi obtenu on ajoute le 1/10e de ce résultat, on ajoute encore le 1/30e de ce 1/10e, puis le 1/30e de ce 1/30e et encore le 1/30e de ce 1/30e, etc., jusqu'à extinction.

Exemple : à réduire 24.345 kg. en lbs.

2 fois le nombre de kg.	48.690,0
+ le 1/10e du résultat	4.869,0
+ le 1/30e du 1/10e	162,3
+ le 1/30e de ce 1/30e	5,4
+ le 1/30e de ce 1/30e	0,1
lbs.	53.727,--

Section II. — FRET DE LA PLATA, DES MERS NOIRE ET AZOFF, ET DU DANUBE.

Le fret, pour les grains provenant de l'Amérique du Sud, est d'ordinaire établi en schellings et pence, par « unit » (unité) ou tonne anglaise de 1.015 kilogrammes.

Quant au fret des Mers Noire, Azoff, Danube, il est à remarquer que, suivant la charte-partie Mer Noire, Azoff et Danube 1890, l'« unit » de fret est différent selon la nature des céréales; il est de :

1.015 kg. ou 2.240 lbs pour le froment et le maïs;
1.006 » » 2.220 » » le seigle;
983 » » 2.170 » » la graine de lin;
929 » » 2.050 » » l'orge;
725 » » 1.600 » » l'avoine.

Le calcul ne présente aucune difficulté. Le nombre de kilogrammes est réduit en tonnes, par la simple division par 1.015, 1.006, 983, 929, 725, suivant le cas. Le résultat obtenu est multiplié par le taux de fret en sh. et d. ou schellings et fractions décimales de schelling.

Section III. — FRET DES INDES.

Le fret se calcule d'ordinaire, pour les provenances indiennes, en schellings et pence, par 18 cwts (hundredweights) soit 913 1/2 kilogrammes.

§ 4. — *Frais à l'arrivée.*

1. Frais de réception. — Ils comprennent les frais de pesage, de transbordement en allège, de mise sur wagon ou chariot et éventuellement de mise sur quai d'office, par le capitaine, soit que le connaissement l'y autorise dans tous les cas, soit que le réceptionnaire n'ait pas, en temps utile, amené son bateau le long du bord du navire importateur.

Pour toute marchandise reçue en allège, les frais d'arrimage

sont à charge du batelier, pour autant que le chargement de l'allège ne se fasse que par une seule équipe, ce qui n'est pas d'ordinaire le cas. S'il est opéré par plus d'une équipe, le chargeur devra fournir à ses frais les ouvriers nécessaires à l'arrimage des marchandises manipulées par les équipes supplémentaires.

Si la marchandise n'a pas encore été revendue et qu'elle doit être mise en allège, les frais comprendront le fret et l'assurance de toute partie allégée.

Des frais supplémentaires seront encourus, le cas échéant, par la location des bâches, le rapprochement de la marchandise par porteurs, si la marchandise doit être transportée à dos d'homme, à bord de l'allège ou du bateau qui doit la recevoir; il y aura peut-être lieu de calculer les frais de camionnage, de mise en magasin, etc.

2. **Commission de banque, intérêts, etc.** — Dans le compte de revient, il faudra encore tenir compte des commissions des banquiers et autres intermédiaires, des timbres d'effets et des escomptes à accorder, des intérêts que le capital engagé aurait produits s'il avait été placé à intérêt fixe, et ceux perdus à la suite d'un paiement antérieur au remboursement à faire par l'acheteur subséquent.

Si par contre le montant de la facture dû par l'acheteur subséquent échoit avant la facture d'importation, le prix de revient en sera proportionnellement déchargé.

3. **Frais de conservation.** — Dans l'hypothèse où la marchandise devrait séjourner sur quai, elle devra être veillée et assurée. Si une corporation est chargée de la veiller, celle-ci assume tous les risques de vol et sera tenue responsable de toute quantité soustraite. Aussi a-t-elle le droit de faire surveiller par un seul préposé plusieurs lots lui confiés par des réceptionnaires différents, tout en portant les veilles en compte à chacun d'eux, au plein tarif prévu. Toutefois, il n'est pas rare que dans ces cas la corporation convienne d'une certaine réduction à accorder aux intéressés.

4. **Tarif général des frais de manipulation.** — Voici le tarif en vigueur au port d'Anvers pour la manipulation des grains en vrac et la manipulation des grains en sacs. Ce tarif a été adopté le 20 juillet 1920. Il y a lieu de noter qu'une augmentation de 10 % a été accordée au mois de janvier 1923, augmentation portée successivement à 25 % à partir du 16 juillet 1923.

Tarif pour la manipulation des Grains et Graines en vrac.

Ex vapeur.					
Peser et transborder en allège	32	cent.	par	100	kg.
Peser et charger sur wagon ou chariot	59	»	»	»	»
Peser et placer sur quai	58	»	»	»	»
Peser par élévateur de la ville	6 ½	»	»	»	»
Par élévateur Red Star Line.					
Peser et transborder en allège	7	»	»	»	»
Peser et charger sur wagon ou chariot du vapeur	56	»	»	»	»
Peser et charger sur wagon ou chariot via quai	53	»	»	»	»
Peser et placer sur quai ou en allège via quai	42	»	»	»	»
Par élévateur Steinmann.					
Peser et transborder en allège	7	»	»	»	»
Peser et charger sur wagon ou chariot	56	»	»	»	»
Peser et placer sur quai	53	»	»	»	»
Du quai.					
Peser et charger sur wagon	52	»	»	»	»
» » en allège ou sur chariot	51	»	»	»	»
Peser et replacer sur quai	41	»	»	»	»
Charger en allège, sur chariot ou sur wagon sans peser	32	»	»	»	»
Mettre en balance et peser	32	»	»	»	»
N.-B. — Transvaser les sacs augmente le tarif de 10 centimes.					
Ex allège.					
Transborder d'allège en allège par élévateur de la ville, frais de location de l'élévateur non compris	14	»	»	»	»
Peser et transborder en allège	46	»	»	»	»
Peser et transborder en bateau à vapeur	56	»	»	»	»
Peser et transborder en sacs réglés	50	»	»	»	»
Transborder en allège sans peser	30	»	»	»	»
Peser et charger sur wagon	72	»	»	»	»

Peser et charger sur chariot	69	cent.	par	100	kg.
Peser et mettre sur quai	71	»	»	»	»
Mettre en balance et peser	57	»	»	»	»
Ex balance charger sur camion	32	»	»	»	»
Ex balance charger sur wagon	34	»	»	»	»
La manipulation des graines de lin augmente le tarif de	7	»	»	»	»
La manipulation d'avoine et épeautre augmente le tarif de	5	»	»	»	»
Les allèges au-dessus de 400 tonnes augmentent le tarif de	5	»	»	»	»

Tarif pour la manipulation des Grains et Graines en sacs.

Ex voilier ou vapeur.

Peser et transborder en allège en sacs d'origine	30	cent.	par	100	kg.
Peser et transborder en allège en vrac . .	35	»	»	»	»
Peser et charger sur wagon ou chariot en sacs d'origine	53	»	»	»	»
Régulariser le poids et charger sur wagon ou chariot	64	»	»	»	»
Régulariser le poids et mettre sur quai .	59	»	»	»	»
Peser et mettre sur quai en sacs d'origine	48	»	»	»	»
Mettre sur quai sans peser	34	»	»	»	»

Du quai.

Peser et porter en allège, sur wagon ou chariot en sacs d'origine	42	»	»	»	»
Peser et porter en allège en vrac	51	»	»	»	»
Régulariser le poids et charger sur wagon ou chariot	54	»	»	»	»
Peser et replacer sur quai en sacs d'origine	41	»	»	»	»
Peser et délivrer en balance	32	»	»	»	»

Ex allège.

Peser et transborder en allège en sacs d'origine	41	»	»	»	»
Peser et transborder en allège en vrac .	46	»	»	»	»
Peser et charger sur wagon ou chariot .	64	»	»	»	»
Régulariser le poids et charger sur wagon ou chariot	79	»	»	»	»
Peser et transborder en bateau à vapeur	52	»	»	»	»
Transborder sans peser	42	»	»	»	»
Les allèges au-dessus de 400 tonnes augmentent le tarif de	5	»	»	»	»

Généralités.

La manipulation des sacs réglés au-dessous de 75 kg. augmente le tarif de 25 centimes.					
Arrimage en allège en vrac	3 ½	»	»	»	»
Arrimage en allège en sacs	10	»	»	»	»
Ex wagon peser et charger sur camion .	42	»	»	»	»
Ex wagon sans peser charger sur camion	32	»	»	»	»

Peser sans autre manipulation	20	cent.	par	100	kg.
Décharger les camions devant les *beurten*	21	»	»	»	»
Décharger les camions devant les *beurten* et peser	42	»	»	»	»
Décharger les camions	12	»	»	»	»

Echantillonnage dans la balance par 100 tonnes 30 francs.
Surveillance 0,75 fr. par tonne.
Veilles 21 francs par jour et 21 fr. par nuit.
Salaire 32 francs par journée d'ouvrier.
Salaire 12 francs par journée de femme.
Délivraison de sacs vides, camionnage et mise en magasin 1 ½ centime par sac.
Magasinage par mois et par 100 kg.
Pour les sacs vides . . . 25 centimes.
Pour les marchandises en vrac 30 centimes.
Pour les marchandises en sacs 20 centimes.
Ficelles pour nouer les sacs au prix du jour.
Location de bâches p^r jour au prix du jour.
Le travail de nuit augmente le tarif de 75 %.
Le travail de dimanche augmente le tarif de 100 %

Camionnage.

Rapprochement	37 ½	»	»	»	»
Camionnage ordinaire (3 zones)	90	»	»	»	»
Augmentation par zone, suivant plan arrêté par la Ligue des Corporations	12 ½	»	»	»	»

Frais de mise en magasin.

Les frais de mise en magasin sont comptés à raison de 20 centimes pour les rez-de-chaussée et 20 centimes de supplément par chaque étage.

Camionnage.

Camionnage ordinaire	10	»	»	»	»

Augmentation par zone, suivant plan arrêté par la Ligue des Corporations. Il est ristourné 5 % aux bureaux.

5. Tarif de la Société Anonyme des Magasins à grains d'Anvers. — Tarif pour toutes sortes de grains et graines (avoines et orges exceptées).

(Prix en francs et par 100 kilogrammes)

Mise en silos des grains ou graines en vrac reçus sur les bandes des galeries des quais n^os 49, 50, 51, pesage compris .	fr.	0,18
Mise en silos des grains ou graines en vrac pris sur le pont des navires de mer, pesage compris	»	0,25
Mise en silos des grains et graines en vrac déchargés des allèges par la société, pesage compris	»	0,20

Mise à bord d'une allège des grains ou graines en vrac sortant d'un navire ou d'une autre allège, pesage compris . . . . . » 0,22
Délivraison des grains ou graines se trouvant en silos :
A. en vrac en allège, pesage compris . . . . . » 0,20
B. en sacs sur wagon ou sur chariot . . . . . » 0,45
C. en sacs en allège, pesage compris . . . . . » 0,50
Mise sur wagon du grain se trouvant en allège ou en navire de mer . . . . . » 0,50
Pour les orges, tous les prix sont majorés de 10 %, pour les avoines de 25 %, sauf pour le magasinage.

Magasinage.

Le loyer est dû pour toute la capacité des silos occupés et se compte par série de 10 jours à raison de :
fr. 153 par série de 10 jours pour un silo de 3.400 hectolitres ou 225 tonnes.
» 99 » » » » » » » 2.200 » » 165 »
» 75 » » » » » » » 1.700 » » 125 »
» 45 » » » » » » » 1.000 » » 75 »
soit 6 centimes par 100 kg. de grain d'un poids naturel de 75 kg. à l'hectolitre.
Chaque série commencée est due en entier.

Aérage du grain.

1° Sortir le grain du silo où il se trouve, le faire circuler un tour sur les bandes et le réintroduire dans le silo où il se trouvait primitivement ou dans un autre . . . . . fr. 0,09
2° Même opération, mais en faisant usage d'un silo approprié pour l'aération . . . . . » 0,05
Ces opérations peuvent être répétées moyennant la perception du droit indiqué ci-dessus aussi souvent que le déposant le juge utile.
Tout travail non prévu par le tarif est rétribué d'après sa durée et son importance.

6. **Frais à Rotterdam.** — Voici le tarif uniforme actuellement en vigueur pour la manipulation des grains.

Transbordement par élévateur flottant.

En vrac ex bateau de mer et en vrac en allège y compris le pesage . . . . . par last fl. 1,65
En sacs ex bateau de mer et en vrac en allège y compris le pesage . . . . . » » » 1,65
Prix majoré de 7 ½ cents par 1.000 kg. pour ouverture et emballage des sacs vides.
Prise et cachetage d'échantillons par 1.000 kg. . . . » » » 0,05

Transbordement à la main.

En vrac ex bateau de mer et en vrac en allège . . . » » » 2,30
En sacs ex bateau de mer et en vrac en allège . . . » » » 2,30
Prix majoré de 7 ½ cents par 1.000 kg. pour ouverture et emballage des sacs vides.
En sacs ex bateau de mer et en sacs en allège y compris le pesage et l'arrimage dans l'allège . . . » » » 2,80

Grains en sacs de la Mer Noire.

sous connaissement Mer Noire et Danube 1902.

Mise sur allège, sans arrimage	par last	fl.	3,70
Mise sur wagon ou camion	»	»	»	4,70

Contrôle.

Au-dessous de 50.000 kg. (avec minimum de fl. 4.)	»	»	»	0,66
de 50.000 kg. » 97.500 kg	»	»	»	0,50
de 97.500 kg. à 195.000 kg.	»	»	»	0,45
au-delà de 195.000	»	»	»	0,40

Déclaration.

Jusqu'à 500.000 kg. par 1.000 kg.	»	»	»	0,05
Pour la quantité dépassant 500.000 kg	»	»	»	0,02

Transbordement par la « Zakgoedinrichting ».

En vrac ex allège en vrac en bateau	»	»	»	2,65
» » » » sacs » »	»	»	»	2,85
» » » » » » sur wagon	»	»	»	3,30
plus fl. 0,20 pour la ligature pour les parties en sacs.				
Magasinage par semaine et par last	»	»	»	0,40
Assurance par mois ½ ‰.				

Transbordement à la main.

En vrac ex allège en vrac en bateau	»	»	»	4,05
» » » » sacs » »	»	»	»	4,40
» » » » » » sur wagon	»	»	»	4,85
plus fl. 0,20 pour la ligature pour les parties en sacs.				
En sacs en allège en vrac en bateau	»	»	»	4,40
plus 7 ½ cents par 1.000 kg. pour l'ouverture et l'emballage des sacs vides.				
En sacs en allège et en sacs en bateau, non compris l'arrimage	»	»	»	4,40
En sacs en allège, en sacs sur wagon	»	»	»	4,85

Les lasts s'entendent à raison de 2.400 kg. pour le froment et le maïs, 2.100 pour le seigle, 1.950 pour l'orge et 1.500 pour l'avoine.

Des tarifs de faveur sont d'ordinaire convenus lorsqu'il s'agit de parties considérables.

§ 5. — *Sacs vides.*

1. Considérations générales. — Il faudra tenir compte, dans le calcul du prix de revient, de la perte possible ou du bénéfice réalisable sur les sacs vides, lorsqu'il s'agira de grains chargés avec emballage.

Les grains chargés en sacs vendus c. i. f. continent se traitent exclusivement *poids brut pour net* (excepté les froments

des Indes, toujours traités *sacs à don)* et les ventes « transbordé » s'entendent toujours *marchandise en vrac.*

Les calculs différeront nécessairement suivant les provenances, car d'après celles-ci les sacs pèseront et contiendront plus ou moins. Il faudra dans chaque cas particulier rechercher le poids du sac, sa capacité et sa valeur ; ensuite, par de simples règles de trois, la valeur de 1 kilogramme de toile ; du résultat obtenu il faudra déduire la valeur de 1 kilogramme du grain traité pour trouver le bénéfice net entre l'achat en sacs et la revente en vrac, car le poids de la toile est facturé comme grain.

Si 1 kilogramme du grain traité vaut plus que 1 kilogramme de toile, la différence constitue une perte dont il faudra proportionnellement augmenter le prix de vente.

2. Sacs des froments Australie. — Les froments Australie se vendent c. i. f. en sacs, brut pour net. L'importateur perd, par sac, la valeur du poids en froment que le sac représente ; il perd donc 1.120 grammes de froment.

3. Sacs des froments des Indes. — Les froments et maïs des Indes se traitent c. i. f. en sacs, poids net, sacs à don, les Kurrachée et Bombay en sacs simples, les Calcutta en sacs doubles, sauf stipulation contraire. Le prix de revient du grain sera donc dégrevé de la valeur représentée par l'emballage.

4. Sacs de La Plata. — Les céréales de La Plata se vendent en sacs et/ou en vrac, au choix des vendeurs, poids brut pour net. Souvent les cotations doivent être comprises tel prix en sacs, mais avec une certaine bonification à payer par le vendeur à l'acheteur si la marchandise est chargée en vrac.

5. Tableau de la capacité et du poids des sacs.

	Capacité	Poids ENVIRON
Australie : Froment (grand sac) . . .	112 kg.	1,200 kg.
» » (petit sac) . . .	84 »	1,— »
Indes, Bombay : Froment	100 »	1,— »
» » Maïs	100 »	1,— »
» Calcutta : Froment (sac double) .	90 »	1,500 »
» Kurrachée : Froment	100 »	1,— »
» » Maïs	100 »	1 — »
Plata : Froment	60 »	0,380 »
» Maïs	60 »	0,380 »
» Avoine	70 »	0,410 »

§ 6. — *Rendement.*

Lorsque le négociant veut connaître le prix auquel il peut vendre, d'après les conditions de sa place, une marchandise achetée à l'étranger, il dresse un compte dans lequel il calcule le nombre de kilogrammes qui lui restent après déduction de la tare éventuelle, du courtage, du déchet, de l'escompte, etc. La quantité restante devant lui apporter, pour qu'il ne perde pas, le prix de revient établi par le compte de revient, il obtiendra, par une simple division, le prix auquel il doit vendre 100 kilogrammes de cette marchandise, pour rentrer dans ses débours.

Le rendement indique encore à l'importateur s'il y a avantage ou non à faire venir de l'étranger une marchandise pour la vendre sur sa place, car il est évident que si le rendement indique un prix supérieur au prix du jour de la place du négociant, celui-ci ne pourra sans perte effectuer cette opération.

CHAPITRE II. — DROITS D'ENTREE SUR LES CEREALES EN PAYS ETRANGERS.

1. Allemagne. — *Tarifs.* — La loi stipule qu'il ne pourra être conclu avec quelque pays que ce soit aucune convention spéciale, tendant à réduire les droits d'entrée des céréales ci-dessous, à des taux moins élevés que les suivants, à savoir :

pour l'avoine . . . . . M. 5,—
» le froment et l'épeautre . . » 5,50
» l'orge de malterie . . . . » 4,—
» le seigle . . . . . » 5,—

Les droits à percevoir, d'après le poids, sont prélevés sur le poids brut dans tous les cas où il s'agit d'articles frappés à l'entrée de droits ne dépassant pas M. 6,— par 100 kilogr.

Tarif général par 100 kilogrammes

Avoine . . .	M. 7,—	Autres céréales non spécialement dénommées . .	M. 1,50
From. et épeautre .	» 7,50		
Maïs et dari . .	» 5,—	Graine de colza, de navette et de moutarde . .	» 5,—
Millet	» 1,50		
Orge de malterie .	» 1,—	Graine de lin . .	» 0,75
Orge (autre) . .	» 7,—	Haricots comestibles	» 4,—
Sarrasin . . .	» 5,—	Pois et lentilles . .	» 4,—
Seigle	» 7,—	Fèves de fourrage, lupins, vesces .	» 2,50

Ces droits s'entendent en « Mark-or ». L'agio est fixé hebdomadairement par le Commissaire d'Empire aux Finances.

Orge. — Sera considérée comme orge autre que l'orge de malterie et admise au droit réduit de M. 1,30 par cent kilogr. :

1° l'orge entrant par les bureaux spécialement désignés et autorisés à cet effet; à l'état pur, non mélangée et ébarbée; elle pèsera moins de 65 kilogr. l'hectolitre; en même temps,

elle ne contiendra pas, au poids, plus de 30 % de grains dont l'hectolitre pèse 67 kilogr. ou plus;

2 l'orge pour laquelle on fournit la preuve qu'elle est impropre à la fabrication du malt, ou qu'elle ne sera pas employée à cette fabrication.

En cas de contestation entre l'importateur et la douane, le bureau de douane n'est obligé d'admettre la marchandise au tarif minimum qu'après l'avoir rendue impropre à la fabrication du malt.

Cette manipulation se fait, au choix du bureau de douane, par un commencement de bruisinage, par l'épointage, le fendillage ou l'égrugeage ou par un autre procédé analogue. Il est entendu toutefois que l'application d'un tel procédé se fait sans frais pour l'importateur.

Emballages. — A l'entrée des marchandises pour la consommation, les *emballages* usités dans le commerce sont libres de droits.

Avaries. — Les marchandises avariées au point de ne pouvoir servir que comme engrais sont admises en franchise, mais les marchandises avariées ne servant pas à cet usage sont passibles des droits au même titre que les marchandises saines.

Bons d'exportation. — A l'exportation d'une quantité d'au moins 500 kilogr. de seigle, froment, épeautre, orge, avoine, sarrasin, légumes secs et graine de colza et de navette, se trouvant dans la libre circulation, et si la personne chargée du transport le demande, il pourra être délivré des bons d'importation autorisant le détenteur à importer, en franchise de droits, un des produits ci-dessus dénommés (dans un délai à fixer par le Conseil Fédéral, qui ne pourra pas dépasser six mois), en quantité correspondante au montant du droit représenté par ces bons.

Les propriétaires de moulins ou de malteries reçoivent, à l'exportation de leurs produits, des bons d'importation, pour une quantité correspondante de céréales et de légumes secs. Le rendement de ces produits, dont il y a à tenir compte, est déterminé par le Conseil Fédéral.

2. Angleterre. — Les céréales sont libres à l'entrée.

3. Autriche. — Les droits sur les céréales sont provisoirement suspendus. Le nouveau tarif douanier est en discussion.

4. Belgique. — Les céréales sont libres à l'entrée, à l'exception des avoines, qui paient fr. 3,— par 100 kilogr.

Ce régime sera modifié par la mise en vigueur du nouveau tarif. Il faut actuellement tenir compte de la taxe de transmission qui est de 1 % de la valeur de la marchandise.

5. Danemark. — Les céréales, farines et légumineuses sont exemptes de droits d'entrée.

6. Espagne.

	1er tarif		
Froment	piécettes	30,—	par 100 kg.
Seigle	»	32,—	»
Orge	»	32,—	»
Maïs pour l'alimentation ou le bétail	»	3,—	»
» pour l'industrie	»	6,—	»
Autres céréales	»	18,—	»
	2d tarif		
Froment	piécettes	10,—	par 100 kg.
Seigle	»	8,—	»
Orge	»	8,—	»
Maïs pour l'alimentation ou le bétail	»	1,—	»
» pour l'industrie	»	2,—	»
Autres céréales	»	6,—	»

Ces droits sont majorés d'après l'agio sur l'or fixé mensuellement. (Il gravite actuellement autour de 25 % d'augmentation).

7. France.

Avoine	fr.	3,—	par 100 kg.
Fèves	»	3,—	»
Froment	»	7,—	»
Epeautre	»	7,—	»
Maïs	»	3,—	»
Orge	»	3,—	»
Sarrasin	»	2,50	»
Seigle	»	3,—	»
Graines oléagineuses	exemptes		

Les droits sont à multiplier par le coefficient de majoration 2. (En pratique ils sont donc doublés.) De plus il y a lieu de tenir

compte de l'impôt sur le chiffre d'affaires qui s'élève à 1,10 % du montant de la marchandise importée.

Toutes les céréales d'origine extra-européenne, importées en passant par un pays d'Europe, sont passibles d'une surtaxe d'entrepôt de fr. 3,60 par 100 kilogr.

Il n'y a pas de surtaxe applicable aux céréales d'origine européenne importées d'ailleurs que des pays de production. Les graines oléagineuses sont cependant soumises à une surtaxe de fr. 2,— par cent kilogr. et les autres graines à une surtaxe de fr. 3,— par cent kilogr.

Les droits se calculent sur le poids brut.

La France a adopté le principe du double tarif ; le tarif général étant appliqué aux produits des pays avec lesquels la France n'a pas de convention à cet égard, et le tarif minimum appliqué soit à tous les produits, soit à une partie des produits provenant des pays qui ont conclu avec la France une convention à cet égard.

Le tarif minimum étant identique au tarif général pour les grains et graines relevés ci-dessus, tous les pays producteurs se trouvent, à ce point de vue, sur un pied d'égalité.

8. Hollande. — La loi du 6 avril 1866 (Staatsblad N° 71) a spécialement accordé l'exemption des droits, entre autres aux articles suivants : grains et légumes secs y compris le pain, les biscuits, la farine et le son, les graines et tourteaux. Sans changement.

9. Hongrie. — Les droits ci-dessous, qui sont ceux de l'ancien tarif général austro-hongrois, doivent être affectés du multiplicateur 1701.

Froment et épeautre	couronnes	7,50	par 100 kg.
Seigle	»	7,—	»
Orge	»	4,—	»
Avoine	»	6,—	»
Maïs	»	4,—	»
Graine de lin	»	3,50	»
Haricots, lentilles, pois et fèves .	»	4,50	»

10. Italie. — Les céréales sont soumises, à leur entrée dans le Royaume, à un droit de statistique de fr. 0,10 par 100 kg. Les droits d'entrée sont pour :

Froment	lires	7,50	par 100 kg.
Seigle	»	4,50	»
Orge de malterie	»	12,—	»
Orge (autre)	»	4,—	»
Avoine	»	4,—	»
Maïs blanc	»	7,50	»
Maïs (autre)	»	1,15	»
Riz non mondé	»	3,—	»
» demi-mondé	»	4,50	»
» mondé	»	8,50	»

Ces droits sont payables en or.

11. Norvège.

	Tarif maximum	Tarif minimum	
Orge	Kr. 0,88	0,22	par 100 kg.
Avoine	» 1,60	0,40	»
Froment	» 2,40	0,60	»
Maïs	ad val. 50 %	exempt	»
Seigle	ad val. 50 %	exempt	»

Ces droits doivent être majorés de 33 1/3 %.

12. Suède.

Seigle, froment, orge, pois et fèves	Kr.	3,70	par 100 kg.
Maïs		exempt	»
Avoine		exempte	»

13. Suisse.

Céréales (froment, seigle, orge, avoine et riz)	Fr.	0,60	par 100 kg.
Maïs	»	0,50	»
Haricots et pois	»	0,90	»

14. Tchécoslovaquie. — Les céréales sont exemptes de droits.

CHAPITRE III. — CONSIGNATIONS.

1. Utilité. — Il arrive souvent qu'un négociant, dans l'espoir de tirer un meilleur parti de certaines marchandises, expédie celles-ci à un correspondant d'une autre place, avec ordre de les vendre pour compte de l'expéditeur. Souvent même il achètera des marchandises sur place, dans le seul but de les envoyer en consignation. Enfin il aura encore recours à ces consignations lorsqu'il désire qu'un négociant d'une autre place lui ouvre un crédit.

Ainsi, si une maison de Braïla possède beaucoup de marchandises en magasin et qu'elle a besoin de fonds liquides, elle offrira à un correspondant d'Anvers ou de toute autre place à sa convenance, de lui consigner une partie de marchandises pour être vendues au mieux de ses intérêts ; mais en attendant que la vente se réalise, elle demandera au consignataire soit un envoi d'avances, soit l'autorisation de tirer sur lui pour une partie, par exemple, 60, 70, 80 ou 90 % de la valeur actuelle des marchandises. Par la négociation de ces traites, elle pourra se procurer immédiatement des espèces.

2. Marges et intérêts. — En cas de baisse sérieuse ou de frais considérables, le consignataire se réservera naturellement le droit de réclamer des marges. En ce qui concerne les avances de fonds, il conviendra d'ordinaire de porter en compte les intérêts débiteurs à 1 1/2 % au-dessus du taux de la Banque Nationale de Belgique, avec un minimum de 6 %.

Le consignataire à qui l'on offre une consignation n'est pas tenu de l'accepter, mais il doit tout de suite donner avis de son refus, car s'il ne donnait pas de ses nouvelles, le consignant pourrait considérer ce silence comme acceptation et si, après l'envoi, le consignataire refusait la consignation, il s'exposerait à être condamné à des dommages-intérêts. Il va de soi que ce cas se présente rarement

3. Vente « au mieux ». — Il arrive constamment que des consignants télégraphient ou écrivent de « vendre au mieux ». Afin

d'éviter tout malentendu, il est utile de convenir, une fois pour toutes, de l'interprétation à donner à des instructions de cette nature. A prendre cet ordre à la lettre, il faudrait vendre à tout prix, naturellement au taux le plus élevé, au plus offrant, mais l'obligation de vendre n'en serait pas moins absolue. Or, il peut arriver que le marché soit calme, inactif, et que les acheteurs sérieux fassent complètement défaut. Pour exécuter un ordre absolu de vente au mieux, il faudrait, dans ce cas, se résoudre à sacrifier la marchandise et à la vendre avec une dépréciation importante sur la valeur nominale, car il faudrait, par le bas prix, tenter les acheteurs à acheter comme malgré eux. Voilà une manière d'interpréter l'ordre de vendre au mieux.

Le consignataire devrait prévenir son correspondant que si le désir de celui-ci est bien tel, il ne suffirait pas de télégraphier « vendez au mieux », mais il faudrait télégraphier, afin d'éviter toute confusion, « vendez absolument en tout cas aujourd'hui ». De cette façon, si la réalisation cause des déceptions au consignant, il ne pourra pas s'en prendre au consignataire, qui déclinera toute responsabilité.

La seconde interprétation, — et dans ce cas le consignant devrait employer l'expression « vente au mieux » purement et simplement — devrait toujours signifier que le prix indiqué dans la dépêche, ou le prix dont il a été question en dernier lieu, est susceptible d'une réduction raisonnable et que, faute de pouvoir réaliser à ces conditions, le consignataire doit patienter.

4. **Quantité.** — Quant à la quantité, il devrait convenir avec son consignant qu'il a la latitude de vendre une quantité moindre que celle offerte, c'est-à-dire qu'il peut vendre 150 ou 200 tonnes, alors que l'offre est de 500 tonnes, toutefois avec un minimum, par exemple, de 100 tonnes.

5. **Poids naturel.** — Il devrait être entendu également que les offres et ordres se comprendront, sans qu'il soit nécessaire d'en faire mention dans la dépêche, avec la garantie du poids

naturel à l'embarquement ou au débarquement renseigné par le consignant lors de l'envoi de l'échantillon. Cela naturellement à moins d'avis contraire dans la dépêche.

6. Echantillons. — L'attention du consignant devrait être attirée sur l'importance de la question des échantillons. Des échantillons copieux devraient être envoyés, afin de mettre le consignataire à même de travailler non seulement les négociants de la place, mais aussi les correspondants à l'intérieur ou à l'étranger. En dehors des échantillons postaux, le consignant devrait être prié d'envoyer, pour chaque consignation, un colis postal des échantillons moyens de la partie, portant bien en évidence les numéros d'ordre.

Le cachetage des échantillons de vente se fera conformément aux arrangements convenus entre consignant et consignataire, par exemple par le consignant, qui enverra plusieurs échantillons cachetés, dont quelques-uns pourront être ouverts par le consignataire pour lui permettre de travailler la partie, tandis que les autres resteront intacts et serviront d'échantillons de vente à remettre à l'acheteur au moment de la conclusion de l'affaire.

Souvent le consignataire cachète les échantillons en présence de l'acheteur. Il devrait être clairement convenu avec le vendeur que le consignataire a pleins pouvoirs pour cacheter dans ces conditions.

7. Renseignements des navires. — Le chargeur devrait également renseigner immédiatement les départs des navires porteurs des parties en question, en ajoutant si le bateau part directement pour Anvers. Il devrait aussi envoyer un plan de chargement pour chaque navire, afin de permettre au consignataire de prendre en temps utile ses mesures pour la réception.

8. Durée des offres et ordres. — Quant à la durée des offres et ordres, il est très important qu'aucune erreur ne soit possible à ce sujet. Il faut donc toujours convenir quand la réponse doit quitter Anvers, soit le lendemain, soit le jour même de sa réception.

On pourrait également stipuler que les offres restent en vigueur jusqu'à la révocation ou modification de la limite.

9. Droits et devoirs du consignataire. — Le consignataire doit apporter à la réception des marchandises qui lui sont envoyées tous les soins d'un mandataire salarié. Il est tenu d'accomplir toutes les formalités de douane, etc., de vérifier, repeser la marchandise et la mettre en lieu sûr.

Ainsi il ne peut vendre au-dessous du prix fixé par son commettant, sauf nécessité absolue; excepté ce cas, il est responsable pour la différence.

Le consignataire doit tenir son commettant au courant de tout ce qui peut l'intéresser, le mettre en état d'apprécier la situation du marché et de surveiller les opérations qu'il fait pour son compte. Dans ce but, il lui enverra régulièrement des renseignements par dépêches, lettres et circulaires sur les besoins, la tendance du marché, les offres et affaires faites par la concurrence.

Si les marchandises, par une circonstance quelconque, menacent de se déprécier notablement, le consignataire doit immédiatement prévenir son commettant et, si celui-ci est trop éloigné pour pouvoir faire parvenir sa réponse avant que le dommage soit causé, il doit procéder à la vente et faire constater l'état des marchandises par des experts. S'il négligeait ces formalités, il courrait le risque de devoir indemniser son commettant de la perte ou de la moins-value de la marchandise.

10. Commission. — Le droit de commission, l'intérêt des avances du consignataire et les conditions de vente sont réglés par les conventions entre parties.

La *commission de consignation* varie d'ordinaire entre 1/2 et 1 % du prix de vente.

Il y a deux espèces de commissions : d'une part, la commission simple, qui n'engage pas la responsabilité du consignataire au sujet des personnes avec lesquelles il traite, à moins d'une imprudence notable de sa part; il doit, dans ce cas, au moment de la conclusion de chaque affaire, renseigner au consignant

le nom de l'acheteur en donnant éventuellement des renseignements sur sa solvabilité; d'autre part, la commission *avec ducroire* rend le consignataire garant de ses acheteurs, en tout ou en partie suivant convention. S'il est entièrement garant, il n'est pas obligé de faire connaître à son consignant le nom de l'acheteur.

D'après les conventions, le consignataire, ducroire pour les acheteurs, portera ou non en compte au consignant une commission supplémentaire pour le risque qu'il assume.

Le prix c.i.f. continent sera augmenté des frais réels : intérêts pour différence d'échéances entre les conditions c.i.f. et transbordé, courtage, transbordement, etc.

Quant aux autres frais de dépêches, correspondance, etc., il est d'ordinaire convenu que chacun supportera ses propres frais et que seuls ceux relatifs aux dépêches entraînées par le règlement de difficultés éventuelles et ceux faits pour donner des renseignements spécialement demandés seront à charge du consignant.

Le contrat de commission peut être prouvé par témoins, quelle qu'en soit l'importance, car c'est un contrat essentiellement commercial et il finit de la même manière que le mandat.

En cas de faillite du consignataire, les marchandises qu'il a en consignation peuvent être revendiquées par le commettant, mais si le consignataire a fait des avances, le commettant doit auparavant les rembourser.

11. **Privilège du consignataire.** — Tout consignataire a privilège sur la valeur des marchandises lui expédiées, déposées ou consignées chez lui, par le seul fait de l'expédition, du dépôt ou de la consignation, pour tous prêts, avances ou paiements faits par lui en qualité de consignataire, soit avant l'expédition des marchandises, soit pendant le temps qu'elles sont en sa possession.

Ce privilège ne subsiste que sous la condition que le consignataire ait été mis et soit resté en possession des marchandises. Le consignataire est réputé avoir les marchandises en sa possession lorsqu'elles sont à sa disposition dans ses magasins ou navires, à la douane ou dans un entrepôt public.

Pour les marchandises dont le consignataire ou le tiers convenu entre parties n'est pas encore possesseur, ce privilège n'existe que si le consignataire prouve par un connaissement ou une lettre de voiture que l'expédition lui est faite.

En disant que le privilège du consignataire s'applique à tous prêts, avances ou paiements faits par lui, en sa qualité de consignataire, la loi exclut du privilège les créances qui proviennent d'une autre cause que les opérations de commission et pour lesquelles, par conséquent, le consignataire n'a pu compter sur le privilège dont il s'agit. Si les marchandises ont été vendues et livrées pour le compte du commettant, le consignataire se rembourse sur le produit de la vente par préférence aux créanciers du commettant.

Tout bailleur de fonds qui fournit au consignataire, en espèces ou en valeurs commerciales, les sommes nécessaires aux prêts, avances ou paiements, dont il est parlé ci-dessus, jouit, pour la garantie des sommes fournies et des intérêts, du même privilège sur les mêmes objets et de la même manière qu'il est dit plus haut. Ce privilège ne subsiste qu'à la condition que le bailleur de fonds ou un tiers, convenu entre parties, ait été nanti, par le commissionnaire, du connaissement ou de la lettre de voiture. Le privilège du bailleur de fonds prime celui du consignataire. Les consignataires et leurs bailleurs de fonds sont soumis, pour la réalisation du gage assurant leur privilège, aux mêmes formalités que les créanciers gagistes.

12. Débit et crédit du compte de vente. — Après la vente, le consignataire enverra le compte de vente ou net produit, ainsi que le relevé de ses débours, frais, intérêts et montant des avances consenties et, suivant le cas, fera des remises ou donnera ordre au consignant de faire traite sur lui pour le montant du solde dû.

Lorsqu'un commissionnaire reçoit des marchandises en consignation, il doit ouvrir un compte intitulé « Tel, sa consignation » ou « Tel, son compte de marchandises » ou « Telle marchandise en consignation de Tel ».

Au *débit* du compte « Tel, sa consignation », il porte :

1° Les dispositions payées à valoir, éventuellement la commission de banque ou d'avance de caisse ;

2° Le fret et les frais de mise à quai et les frais d'allègement ;

3° Les frais de débarquement et éventuellement les frais de mise en magasin, en allège ou sur quai ; la manipulation en magasin, en allège ou sur quai ;

4° Le séjour des allèges, les veilles sur quai, le magasinage ;

5° L'assurance sur quai, l'assurance des allèges ou des magasins ;

6° Les commissions de vente et le ducroire ;

7° Le courtage ;

8° La commission d'escompte et les timbres d'effets, lesquels ne sont pas à porter en compte pour les paiements au comptant ;

9° Les intérêts à 1 % au-dessus du taux de la Banque Nationale (minimum 5 ou 6 %). Si les intérêts sont créditeurs, on crédite au taux de la Banque Nationale, en tenant compte du taux maximum convenu ;

10° Les frais éventuels extra, par exemple, les frais de dépêches à charge du consignant, les frais de protêt ;

11° L'assurance de mer ou le supplément d'assurance de mer ;

12° La surveillance au débarquement ;

13° Les frais éventuels d'arbitrage, d'analyse, de constatation de poids naturel ;

14° La bonification d'arbitrage.

On créditera, pour tous ces cas, les comptes créanciers ordinaires.

Au *crédit* du compte « Tel, sa consignation », le consignataire portera :

Le produit des ventes, à renseigner vente par vente, après avoir consulté la facture et contrôlé avec le mémorial le prix renseigné au vendeur.

Il faut encore créditer ce compte de la vente éventuelle des sacs et, s'il y a lieu, porter à son débit ou à son crédit le montant des factures finales, des décomptes de répartition, etc.

On débitera, pour tous ces cas, les comptes débiteurs ordinaires.

13. Comptabilité. — Quand toute la consignation est vendue, le consignataire remet le compte de vente à son consignant et il passe alors écriture du règlement définitif de l'opération, en soldant le compte « Tel, sa consignation » par le compte courant ordinaire du consignant.

Si, lors de la clôture des comptes, les marchandises ne sont pas toutes vendues, on doit solder par « Balance » et si, dans ce cas, le débit surpasse le crédit, c'est-à-dire que les avances du consignataire sont plus importantes que les ventes, la différence est, pour le consignataire, une valeur active. Il portera donc : Balance à « Tel, sa consignation », tandis que si le débit est plus petit que le crédit, la différence est une valeur passive.

Il est à remarquer que pour chaque décompte il est utile d'examiner le compte de fret et le compte de la corporation, ainsi que d'établir, au bas du décompte, l'addition des quantités facturées, de façon à établir le rendement ; il faut y porter également les quantités entrées en magasin ou en allège et celles qui en sont sorties.

CHAPITRE IV. — AFFAIRES EN PARTICIPATION.

§ 1. — *Définition et organisation.*

Les affaires en participation sont des opérations faites en commun par deux ou plusieurs personnes et pour des parts égales ou inégales, suivant les conventions; de là le nom de comptes à demi, à tiers, à quart, selon qu'il y a deux, trois, quatre participants, etc.

Les négociants ne prendront qu'une part dans une affaire, lorsque le risque de l'affaire tout entière leur paraît trop considérable ou qu'ils n'ont pas disponibles les fonds nécessaires à cet achat, ou qu'ils ne tiennent pas à figurer comme acheteurs. Ils pourront encore procéder ainsi, lorsque leur co-participant peut obtenir des conditions plus avantageuses, soit par rapport au prix d'achat, soit au mode de remboursement, grâce à son crédit plus considérable ou au fait que son banquier rembours acceptera la traite à une commission d'acceptation plus réduite, etc.

Le contrat verbal ou écrit intervenu entre les parties au moment où elles conviennent des termes de l'affaire en participation, décidera dans chaque cas particulier si l'un des participants touchera ou non une commission pour l'achat ou la vente des marchandises.

Il est généralement admis toutefois qu'entre négociants, aucun des participants n'a droit à une commission d'achat ou de vente, sauf à une commission de ducroire, s'il reste garant pour la bonne fin de l'affaire, et à un certain intérêt à convenir (d'ordinaire le taux de la Banque Nationale pour effets acceptés), s'il avance les fonds pour l'achat de la marchandise.

Dans les affaires faites en participation avec un agent, ce dernier s'engagera parfois à ristourner à la participation la totalité ou la moitié de sa commission.

La participation s'établit soit verbalement, soit par correspondance. C'est une simple association, sans personnification

morale, sauf au point de vue de la comptabilité, sans raison sociale, ni domicile social, ni capital social.

Les participants versent, quand il en est besoin et dans les proportions convenues, les sommes nécessaires aux opérations ou le plus souvent le négociant-payeur, celui qui lève les documents, etc., fait lui-même les avances de fonds en gardant les documents en nantissement ou, s'il n'a pas les fonds, en les faisant payer par la banque après versement par lui de marges à convenir. Si la vente est faite par un co-participant, celui-ci remettra au négociant-payeur les traites acceptées par les acheteurs.

§ 2. — *Comptabilité.*

La comptabilité à tenir par les participants différera nécessairement suivant que les opérations sont faites par la maison dont on tient les livres ou qu'elles sont faites par un participant ou qu'elles sont faites par un commissionnaire. Elles varient encore selon que chacun des participants fait à lui seul toutes les opérations relatives à l'affaire ou n'en fait qu'une partie. Enfin il faudra adopter un autre procédé si la firme dont on tient les livres doit dresser pour chaque co-participant un compte complet de l'ensemble des opérations.

La meilleure méthode consiste, pour celui qui tient la comptabilité de la participation, à ouvrir un compte à l'affaire en question et à porter sur ce compte exclusivement toutes les sommes (achat, vente, fret, frais, etc.), qui s'y rapportent. Lorsque l'affaire est terminée, le résultat final est réparti et porté soit au débit, soit au crédit de chacun des participants.

Si au cours de la participation un des participants, autre que celui qui en dresse le compte, a fait des avances ou a perçu des sommes, ces montants seront simplement portés sur son compte courant ordinaire et par le fait même porteront intérêts.

Quant aux intérêts dus à celui qui tient la comptabilité de la participation et qui a levé les documents, payé le fret et les frais, etc., ils sont naturellement compris dans le décompte même de la participation, puisque ce compte est tenu avec

intérêts, donc que chaque poste rapporte des intérêts et qu'il est soldé, lorsque toutes les écritures de l'opération auront été portées sur le compte de la participation. Ce solde et conséquemment aussi ces intérêts débiteurs ou créditeurs sont répartis entre les co-participants.

Généralement, le taux d'intérêt des comptes en participation est celui de la Banque Nationale pour traites acceptées, mais il sera souvent aussi fixé de commun accord à 6, 5, 4 %, etc.

LA BOURSE D'ANVERS

TITRE V.

Organismes connexes au commerce des grains.

CHAPITRE I.
BOURSES ET MARCHES AUX GRAINS DE LA BELGIQUE.

1. Anvers. — La plupart des commerçants en grains se sont groupés dans une Association dont nous ferons mention dans un chapitre subséquent, mais leur corporation n'a pas ce caractère fermé qu'on rencontre dans les centres importants de production et de distribution, tels Chicago, New-York, Londres, Liverpool, etc. La corporation ne dispose pas d'un local propre et ses membres ne sont soumis à aucune discipline spéciale,

En 1911, il fut institué un Marché à terme de céréales où se traitaient les froment, orge et maïs à terme dans un local approprié. Ces affaires avaient graduellement pris une extension considérable, lorsque la guerre mit fin à cette activité. Le monopole gouvernemental des céréales et les circonstances anormales que nous traversons encore empêchèrent jusqu'à présent la reprise de ces affaires.

La grande majorité des transactions en grains traitées à Anvers ont pour objet des marchandises effectives que le vendeur livrera à une époque plus ou moins éloignée.

La spéculation, dans le sens attribué d'ordinaire à cette expression, ne revêt pas le caractère effréné qu'elle possède ailleurs. Néanmoins les questions de change jouent actuellement dans les opérations en marchandises un rôle infiniment plus important que jadis, ce qui a eu pour conséquence d'augmenter considérablement les risques, déjà nombreux, inhérents aux affaires en grains.

La matinée des agents et courtiers en grains est remplie par les visites qu'ils font aux négociants susceptibles d'acheter ou

de vendre les parties qu'ils ont à offrir ou désirent acheter pour compte de leurs commettants. Les négociants se renseignent sur les offres, les ordres, la tendance du marché et concluent des affaires avec les agents et les courtiers, soit immédiatement, soit, et de préférence, en bourse, à la suite des pourparlers entamés au cours de la matinée.

Le local de la bourse, situé à l'intersection des rues des XII Mois, de la Bourse, des Claires et des Israëlites, est une belle construction gothique dont le plan est dû à l'architecte Jos. Schadde. Erigée en 1869-72 sur l'emplacement de l'ancienne bourse construite en 1531 et incendiée en 1858, la bourse actuelle comprend environ 40 mètres de longueur sur 31 mètres de largeur. Le hall, couvert d'une toiture en verre, est entouré d'une arcade double supportée par 68 colonnes. Au-dessus de ces dernières, supportée par 38 colonnes, règne une galerie sur laquelle donnent les locaux du Tribunal de Commerce, de la Chambre de Commerce et de la Chambre d'Industrie.

Le local de la bourse appartient à l'administration communale qui, moyennant abonnement annuel (ou redevance de 3 fr. par entrée, pour les non-abonnés) le met à la disposition du commerce les jours ouvrables de 13 h. 30 à 15 h. 30. Les samedis et jours dits mi-fériés, les heures sont de 11 h. 30 à 12 h. 30. Par jours mi-fériés, l'on entend, outre les samedis non fériés, les lundi et mardi de carnaval, le lundi de la petite kermesse, les lundi et mardi de la fête communale du mois d'août, — le lundi précédant le 15 août — le 2 novembre, le 26 décembre. Les autres jours et heures (dont les vendredi et samedi avant et lundi après Pâques, les samedi avant et lundi après Pentecôte), le local de la bourse sert de passage public.

Le même local sert aux différentes branches du commerce anversois ; seuls, les fonds publics et les marchés à terme de change, de café et de caoutchouc tiennent leurs réunions dans des salles contiguës à la bourse aux marchandises.

C'est le vendredi que le coin des grains est le plus animé. Ce jour, la bourse est le rendez-vous de plusieurs meuniers des communes limitrophes et des marchands de fourrages et fermiers des environs d'Anvers qui viennent vendre leurs orges,

avoines, etc., et acheter des sons, maïs, et autres articles de fourrages. Par contre, le mercredi, le coin des grains est presque complètement déserté. Tout le haut commerce se rend alors à la bourse de Bruxelles.

2. **Bruxelles.** — Les réunions ont lieu au Palais du Midi, situé rue du Miroir et boulevard du Hainaut.

La taxe de fréquentation, au profit de l'administration communale, est de 75 fr. par personne et par an ; les non-membres paient, à chaque entrée, une redevance de 3 fr.

De tous les coins du pays, les commerçants en grains se rendent le mercredi au marché de Bruxelles. On y rencontre aussi des Hollandais et des Français. Outre la quasi totalité des commerçants anversois, on y trouve les meuniers et négociants de la capitale et de la province, les premiers achetant du froment et vendant leurs farines et déchets, les seconds achetant surtout des maïs, orges, tourteaux, et vendant les céréales indigènes : blé, seigle, avoine.

La session comprend la bourse du matin, de 11 h. 45 à 13 h. 30 et celle de l'après-midi, de 14 h. à 17 heures. La dernière est la plus importante. Le matin un grand nombre de commerçants en grains se réunissent dans divers cafés situés dans les environs de la place de la Bourse.

Dans le local de la Bourse, on traite également les sucres, houblons, huiles, engrais, etc. On y trouve toutes les installations téléphoniques et télégraphiques nécessaires aux transactions qui s'y concluent.

3. **Bruges.** — Ce marché est peu important pour les céréales; les réunions ont lieu le samedi matin et ont surtout pour objet les orges, avoines et féveroles.

4. **Charleroi.** — Ce marché, qui a parfois une assez grande importance, se tient le lundi, de 13 à 16 heures, au Café du Théâtre. Il est fréquenté par quelques Français.

5. **Courtrai.** — Beaucoup plus important que le précédent,

le marché de Courtrai se tient le lundi entre 12 h. 30 et 16 h. 30 à l'intérieur ou à la terrasse du Café Belge. L'activité est le plus grande entre 15 h. 30 et 16 h. 30. Le marché de Courtrai est particulièrement important pour les graines et huiles de lin. Souvent les détenteurs de parties de graines achètent des huiles en spéculation, à condition de pouvoir, en échange, vendre des graines. Là se traitent également, outre les engrais et nitrates, les seigles du Hainaut, dont la consommation est courante dans les Flandres. Beaucoup de négociants du nord de la France s'y donnent rendez-vous pour vendre des sons et viennent se fournir de maïs de provenance balkanique, les grains de provenance extra-européenne payant une surtaxe d'entrepôt à leur entrée en France.

6. Gand. — La bourse aux grains de Gand se tient le vendredi, de 14 h. à 16 h. 30. Un local spécial, situé Place d'Armes, lui est affecté. Les transactions ont surtout pour objet les féveroles des environs de Selzaete et Terneuzen, les fèves à chevaux, les escourgeons des Polders, mais les voyageurs en céréales anversois y traitent également, pour compte de leur firme, les froments, farines, tourteaux, graines, huiles, etc.

7. Liége. — Après Anvers et Bruxelles, le marché aux grains le plus animé est celui de Liége. Les réunions y ont lieu le lundi, de 13 h. à 15 h. 30, à la Place du Marché, dans l'ancienne église St. André, transformée en bourse, située vis-à-vis de l'Hôtel de Ville. La cotisation de membre est de cinq francs et la carte d'abonnement de vingt-cinq francs. Une organisation téléphonique et télégraphique complète les installations assez bien aménagées de la bourse. Assidûment fréquentée par les commerçants en grains d'Anvers, du Limbourg hollandais, du Limbourg belge, du Luxembourg, des provinces de Namur, Liége, Brabant, du Nord-Français, la bourse de Liége présente un aspect fort animé. Des transactions importantes et variées se concluent pendant les quelque cent minutes que dure la bourse; citons les céréales exotiques et indigènes de toute nature, les farines, sons, sucres, genièvres, haricots, cafés, thés, safran,

huiles comestibles, savons, charbons, etc. Le déchargement des marchandises s'opère à Visé, Liége-Renory et La Passerelle.

8. **Louvain** n'a qu'un marché de fermiers qui se tient le lundi vers 9 heures; il n'a aucune importance.

9. **Mons.** — Le marché de Mons mérite par contre qu'on s'y arrête un instant. Le marché se tient dans différents cafés, Royal, des Princes, etc., le vendredi matin, de 11 à 12 heures, et l'après-midi de 14 h. 30 à 16 h. 30.

Dans la première réunion, on traite surtout les sucres et denrées coloniales; dans la seconde, les froments indigènes et exotiques, les seigles, les orges et les charbons. Le marché est fréquenté par les représentants des environs, par une vingtaine d'Anversois et quelques commerçants du nord de la France.

10. **Namur** a un marché aux grains tout à fait local. Les réunions, auxquelles n'assistent guère que des commerçants des environs de Namur, se tiennent le samedi de 12 à 13 h. 30.

11. **Tirlemont, Tongres** et **Tournai** sont tous trois des marchés insignifiants que nous mentionnons simplement pour mémoire et qui, de même que plusieurs autres, ont perdu leur importance de jadis, par suite de la facilité des communications avec les grands centres et le déplacement du mouvement commercial qui en est résulté.

12. Citons enfin les petits marchés locaux d'**Arlon** (réunion le 1^er^ jeudi de chaque mois), **Alost, Saint-Nicolas**, qui ont des réunions hebdomadaires n'offrant guère d'intérêt pour la place d'Anvers.

CHAPITRE II.

CHAMBRE ARBITRALE ET DE CONCILIATION POUR GRAINS ET GRAINES D'ANVERS.

§ 1. — *Débuts et résultats.*

La Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers, fondée le 2 janvier 1872, était la première de son espèce. Jusque-là tous les différends qui ne se réglaient pas à l'amiable devaient être tranchés soit par la voie des tribunaux, soit par des arbitrages à l'amiable; aussi malgré ces derniers, qui avaient évidemment tous les défauts inhérents aux arbitrages où les parties nomment leurs arbitres, nombreuses étaient les difficultés en face desquelles se trouvaient les anciens commerçants en grains pour la solution de leurs différends.

A cette époque d'ailleurs le commerce des grains n'avait pas — et de loin — pris le développement considérable dont la place d'Anvers peut à juste titre se vanter actuellement.

Vraiment l'on ne conçoit pas maintenant comment il serait possible de se passer du précieux organisme qu'est la Chambre arbitrale. A l'origine cependant le projet de création de cette juridiction spéciale rencontra une assez vive opposition et il fallut toute la persévérance et toute l'énergie des promoteurs pour vaincre l'inertie ou la mauvaise volonté manifeste ou latente des esprits routiniers.

A MM. Paul Hamman, Auguste de Becker, Englebert Lommaert et Charles Nauwelaerts revient l'honneur d'avoir mené à bonne fin cette entreprise hardie en constituant en 1872 la première chambre arbitrale; elle fut reconnue par 49 firmes, agents et courtiers de la place qui avaient adhéré à ses statuts.

Depuis on n'a fait qu'aller de progrès en progrès. Sous la présidence successive de MM. Paul Hamman, A. Böltinck, Aug. Cornelis, Antoine De Bien, Jos. Kempeneers, Arthur Morren, Polydore Roels, Jules Van Beylen, Emile Van Put, Jos. Van Put, Léopold Withoff, Edmond Loos, G. L. Stuyck,

Aug. Cassiers et Henri Claessens, les arbitres de la Chambre arbitrale ont rendu, depuis sa fondation jusqu'au 1er janvier 1923, en première instance, 32.964 et en appel 573 sentences.

En 1872, il avait été rendu 66 jugements.
En 1882, ce chiffre monte à 3.467.
En 1892, il est de 10.163.
En 1902, il atteint 18.540.
En 1914, il est de 32.244.

Les chiffres relatifs aux analyses ne sont pas moins significatifs. Depuis sa fondation, la Chambre arbitrale a fait 23.624 analyses officielles et 963 analyses officieuses.

La Chambre arbitrale se charge également de constater le poids naturel des céréales à la demande des intéressés.

§ 2. — *Avantages.*

Ces progrès n'ont rien qui étonne, lorsqu'on étudie de près les avantages considérables résultant pour tous les intéressés de la juridiction de la Chambre arbitrale.

En effet, les transactions en céréales sont, peut-être plus que toutes autres, hérissées de difficultés, émaillées de complications que seuls les experts en la matière peuvent démêler. Déférer pareils différends aux tribunaux ordinaires équivaudrait à se condamner à l'avance à devoir patienter souvent des mois, parfois des années, pour voir intervenir une solution, alors qu'il importe que le différend soit tranché sans retard. Ce serait s'exposer, en outre, à des frais autrement considérables que ceux portés en compte par la Chambre arbitrale. Au demeurant, la majeure partie de ces différends étant d'ordre professionnel, devraient nécessairement, en fin de compte, être liquidés après consultation d'experts en affaires en céréales.

Ici la justice est expéditive; pour les constatations ou taxations de moins-value de qualité ou de conditionnement, la sentence arbitrale est souvent rendue dans les 24 ou 48 heures; de plus, le rôle étant rarement encombré, les affaires les plus délicates sont liquidées à bref délai; enfin les frais sont minimes.

D'autre part, les sentences sont rendues par des arbitres,

rompus aux affaires qui font l'objet des litiges, et comme les compromis leur donnent le pouvoir de prononcer en amiables-compositeurs, ils ne sont pas tenus, quoiqu'ils le fassent très habituellement, de décider rigoureusement d'après les règles du droit et se basent très souvent non sur la lettre même des contrats, mais sur l'esprit de la convention et les usages admis.

Et qui donc oserait garantir que les sentences, si elles étaient rendues par les tribunaux ordinaires, donneraient plus de satisfaction aux parties en cause ? Sans doute, certaines sentences arbitrales peuvent avoir donné lieu à critique ; n'en est-il pas de même des sentences rendues par les tribunaux ? L'on ne peut nier que le commerce des grains, pris dans son ensemble, rend hommage à la Chambre arbitrale des services dont il lui est redevable.

Il serait vain de cacher cependant qu'il existe bon nombre de partisans de l'organisation arbitrale telle qu'elle fonctionne à Londres, Rotterdam et ailleurs et d'après laquelle chaque partie nomme son arbitre. En cas de désaccord entre eux, la sentence est rendue par un « *umpire* ». Le rôle de ce dernier diffère de celui du tiers-arbitre tel qu'il est conçu par la législation belge. Le tiers-arbitre belge doit, pour départager les deux autres, se rallier à l'opinion de l'un d'eux, tandis que c'est l'avis de l'« *umpire* » qui tranche, même s'il n'est d'accord avec aucun des deux premiers arbitres. Ainsi si deux arbitres belges sont d'avis, l'un que la solution est « blanc », l'autre qu'elle est « noir » et si celui du tiers-arbitre est « gris », ce dernier devra se rallier à celle des deux opinions « blanc » ou « noir » qui lui paraîtra la moins mauvaise, tandis que dans le même cas, l'« *umpire* » provoquera une sentence « gris ».

Jusqu'en 1907, les sentences de la Chambre arbitrale d'Anvers étaient rendues en dernier ressort, c'est-à-dire que les parties renonçaient au droit d'appel que la loi réserve à ceux qui soumettent un différend à des arbitres ; mais à cette époque fut voté un remaniement complet de l'organisation arbitrale par l'octroi de la faculté d'appel devant un nouveau groupe de cinq arbitres ayant pouvoir de modifier par quatre voix sur cinq une sentence rendue en première instance par trois arbitres.

§ 3. — *Organisation de la Chambre arbitrale.*

1. Membres. — Pour être membre, il faut être domicilié à Anvers ou dans une des communes limitrophes ; être négociant, agent ou courtier en grains ou graines ou leurs dérivés, ou exercer une des industries qui s'y rattachent.

Le candidat doit être présenté par trois membres effectifs ; son nom est affiché quinze jours à l'avance dans le local de la Chambre arbitrale et son admission comme membre adhérent se fait par ballottage à la majorité des deux tiers des voix dans une réunion plénière des arbitres.

Ce n'est que deux ans après sa réception que le membre adhérent peut, sur sa demande, être reçu membre effectif par ballottage à la majorité des deux tiers des voix en réunion plénière des arbitres.

2. Arbitres. — Le corps des arbitres se compose de vingt-sept arbitres pour les grains et douze arbitres pour les graines.

Ils sont élus au scrutin secret à la pluralité des voix par les membres effectifs et parmi eux.

Les arbitres sont élus pour une année au scrutin secret à la pluralité des voix. (Toute nouvelle candidature doit être présentée par dix membres effectifs de la Chambre Arbitrale, au moins quinze jours avant la date de l'élection.) A l'expiration du terme ils sont immédiatement rééligibles.

Une même personne ne peut être nommée en même temps arbitre pour grains et arbitre pour graines.

Deux membres d'une même firme peuvent être en même temps arbitres, mais ne peuvent siéger comme arbitres dans un même litige.

Lorsque l'un des deux a siégé en première instance, le second ne peut être arbitre en appel dans la même cause.

Les jugements doivent être motivés.

Le mandat d'arbitre est honorifique, en ce sens que depuis la guerre, les arbitres ont provisoirement renoncé à toute indemnité.

3. Administration. — Le Bureau de la Chambre arbitrale est formé d'un président, de deux vice-présidents et d'un secrétaire-trésorier, nommés à cet effet en leur qualité d'arbitres par les arbitres réunis en assemblée générale et parmi eux.

La Chambre arbitrale est administrée en outre par un personnel (sous la direction d'un greffier) nommé par le Bureau.

4. Frais. — Le coût de l'arbitrage en première instance est fixé à un par mille de la valeur de la marchandise au prix de vente, avec un minimum de cent francs et un maximum de mille francs.

Le coût de l'arbitrage d'appel est fixé à trois fois celui de la première instance, avec un maximum de mille francs.

Les frais d'analyse sont de douze centimes par tonne, minimum douze francs; la redevance pour la constatation de poids naturel est de 3 francs.

§ 4. — *Organisation des arbitrages.*

Toute demande d'arbitrage doit être introduite 24 heures à l'avance. Au jour fixé pour l'arbitrage, les parties doivent se trouver au local de la Chambre arbitrale au plus tard à 15 h. 15; en cas d'absence, les arbitres peuvent leur appliquer une pénalité qui ne peut dépasser le coût de l'arbitrage en première instance.

Le tirage au sort des arbitres se fait par le président ou son délégué assisté d'un membre de la Chambre ou du greffier, qui tirent les noms nécessaires, pour rencontrer les cas d'absence ou de récusation; il est loisible aux parties intéressées d'y assister. Les arbitres fonctionnent d'après l'ordre de sortie et ceux qui sont désignés en sont informés par le greffier.

L'arbitre le plus ancien dans chaque collège préside l'arbitrage.

En première instance, toute contestation est jugée par trois arbitres.

Les droits et les devoirs des arbitres sont régis par les dispositions de la loi avec les modifications qu'y apportent certaines stipulations spéciales du compromis.

Les parties peuvent être mises en présence et être entendues par les arbitres, mais elles ne peuvent assister à leurs délibérations ; l'une d'elles ne peut faire de communications à l'insu ni en l'absence de l'autre. Elles peuvent se présenter en personne devant les arbitres, se faire représenter par un mandataire (agent, courtier, avocat, etc.) ou se faire assister d'un conseil.

Le jugement est rendu à la pluralité des voix ; un extrait certifié conforme par le greffier en est remis aux parties.

§ 5. — *Organisation des arbitrages d'appel.*

Si le jugement ne répond pas à l'attente des parties, elles ont la ressource de l'appel, conformément aux stipulations des compromis. Les arbitres d'appel, au nombre de cinq, désignés par le sort de la même manière que ceux de première instance, comprennent trois négociants, agents ou industriels et deux courtiers. Les parties comparaissent devant eux comme en première instance.

Les arbitres de première instance peuvent être consultés par ceux d'appel, mais ne peuvent assister à leurs délibérations. Ces derniers sont tenus de confirmer la sentence leur soumise à moins que quatre d'entre eux ne votent sa modification.

L'appel est toujours recevable, quelle que soit l'importance du litige, sauf les cas suivants : 1° lorsqu'il s'agit d'une constatation ou taxation de moins-value de conditionnement, celui-ci pouvant changer très sensiblement, à mesure qu'on s'éloigne de la date de livraison ; 2° lorsque l'appel est demandé par une partie ayant fait défaut en première instance, à moins que sa non-comparution soit justifiée ; 3° si la partie qui veut appeler d'une sentence n'a pas introduit sa demande d'appel à la Chambre arbitrale, par lettre recommandée, dans les quatorze jours courants qui suivent le moment où l'extrait de la sentence a été remis à Anvers au domicile de la partie appelante ou de son représentant.

Le coût de l'arbitrage d'appel est fixé à trois fois celui de la première sentence, avec un maximum de fr. 1.000 ; les arbitres décident laquelle des parties doit le supporter.

CHAPITRE III.
ASSOCIATION DU COMMERCE DE GRAINS ET GRAINES D'ANVERS.

Vers la fin de l'année dernière, il s'est formé à Anvers une Association sous la dénomination de «Association du Commerce des Grains et Graines d'Anvers», ayant pour objet de réglementer le commerce des grains et graines, de protéger les intérêts professionnels de ses membres et de solidariser les divers intérêts des importateurs, négociants, agents et courtiers.

Entre autres conditions requises pour être membre, il faut être membre effectif de la Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers. Trois parrains sont nécessaires. Il faut avoir été membre adhérent pendant deux ans (trois ans pour les étrangers) avant de pouvoir devenir membre effectif.

L'Association se divise en trois sections: 1° les négociants, les agents-négociants et les courtiers-négociants ; 2° les agents qui s'occupent uniquement de placement; 3° les courtiers qui achètent exclusivement sur wagon ou en transbordé ou c.i.f. pour compte de tiers. Au moment de leur admission, les nouveaux membres déclarent dans quelle section ils désirent être inscrits.

Les sections ne peuvent correspondre ni faire aucune communication quelconque autrement que par l'intermédiaire du Comité Central. Celui-ci administre l'Association et comprend, outre son Bureau, deux délégués de chaque section désignés par elle.

La cotisation annuelle est de 250 fr. pour la 1re section ; 75 fr. pour la 2me section et 25 fr. pour la 3me section.

L'Association comprend une bonne centaine de membres.

CHAPITRE IV. — LES CORPORATIONS.

1. **Aperçu historique.** — Il y a, dans le commerce anversois, ce que l'on est convenu d'appeler « une figure », propre à notre cité. C'est la corporation ou « nation », terme bien adéquat, car, par son organisation, elle forme en réalité une petite nation avec sa souveraineté propre, son parlement, ses codes. Regardons autour de nous; nulle part, ailleurs, il n'existe une institution semblable. Parcourons l'histoire de notre commerce; à toute époque, nous y constatons l'existence des corporations. Les archives de nos nations contiennent, à cet égard, de précieux documents à dater du quinzième siècle.

C'est à la fin du quatorzième siècle que nous voyons se former des groupes d'ouvriers se spécialisant dans telle ou telle branche du travail au port, groupes qui, petit à petit, obtiennent droit de cité et acquièrent des privilèges accordés par les pouvoirs, au fur et à mesure que le commerce de la place prend de l'ampleur. Déjà en 1411, nous voyons des corps constitués « Coremeters te Lande, 22 Ghezelle » (mesureurs de grains à terre, 22 compagnons), et les « Coremeters te Water, 15 Ghezelle » (mesureurs de grains à l'eau, 15 compagnons) qui en appellent au bourgmestre de la ville pour trancher leurs différends. Au seizième siècle, les « dekens » (chefs ou doyens) sont nommés par la magistrature. Au dix-septième siècle, pour pouvoir être admis dans la corporation, il fallait être citoyen de la ville (poorter) ou être agréé comme tel par la magistrature et payer une redevance au profit de la caisse communale ; cette redevance atteignait des sommes considérables au dix-huitième siècle ; ainsi, entre 1738 et 1772, pour être mesureur de grains, on payait de 525 à 800 florins.

La révolution française, en troublant le commerce de la place, entama aussi la prospérité de ses institutions séculaires. Tous les privilèges furent abolis et les propriétés des sociétés furent vendues comme biens nationaux ; les coremeters eux-mêmes furent mis au service de la douane. C'est après les modifications apportées par Bonaparte aux quais et bassins d'Anvers que le commerce reprend dans la ville et avec lui,

petit à petit, renaît la prospérité des corporations, lesquelles, quoique ayant perdu leur ancien caractère officiel avec leurs droits et privilèges, n'en constituent pas moins aujourd'hui des sociétés organisées en vue des besoins du commerce et forment, par là, une force dans leur individualité.

Etudions brièvement l'organisation de ces institutions et prenons comme type une de nos plus importantes nations s'occupant plus particulièrement de la manipulation des céréales, auxquelles d'ailleurs elle a ajouté récemment celle des marchandises générales.

2. Objet. — Quel est son objet ? Il est essentiellement la manipulation et le transport des marchandises importées. Accessoirement, le transport d'autres objets, l'acquisition et la construction de bâtiments et tous les autres travaux ou entreprises pouvant concourir au but de la société.

Quant à la formation du capital, la participation des associés et l'organisation du travail, elles semblent réaliser les plus beaux rêves des collectivistes modernes.

3. Capital. — Le capital, à la vérité, n'a point été mis à la disposition de la société par un Etat-patron, puisqu'il a été souscrit par les associés ; ceux-ci sont actuellement au nombre de 149, réunissant un capital social de deux millions de francs.

Un membre veut-il se retirer, sa « part » n'en restera pas moins subsister ; elle sera « vendue » à un nouveau membre, le démissionnaire continuant à faire partie de la société, mais sans participation dans les bénéfices, aussi longtemps qu'un tiers n'aura assumé les obligations qui lui incombaient.

Si un membre meurt, sa femme et ses enfants non mariés recevront pendant trois mois la part entière des bénéfices qui, de son vivant, eussent été payés au défunt ; après ces trois mois, cette part sera réduite à une somme mensuelle de 150 francs jusqu'au moment où aura commencé le remboursement progressif du capital qu'il aura apporté.

4. Direction. — De même que dans l'Etat collectiviste, le pouvoir central est confié, pour un temps déterminé, à ceux qui sont élevés aux charges suprêmes par le suffrage universel,

de même dans la corporation, tous les membres — et ils disposent chacun d'une seule voix — nomment une commission de trente membres, dont un doyen en chef, un chef-caissier, cinq doyens et cinq sous-doyens. La commission est nommée pour un terme de six années et se renouvelle par tiers tous les deux ans. Le doyen en chef représente la société vis-à-vis de tous tiers, aussi bien dans les contrats que devant les tribunaux. En cas de parité de voix dans un vote quelconque, il dispose de la voix décisive.

Des assemblées générales ordinaires et extraordinaires statuent sur toutes les questions importantes ; leurs décisions sont souveraines pour tous les membres, sans appel ni recours devant les tribunaux.

5. **Partage des bénéfices.** — Chaque année, la commission dresse son bilan ; les bénéfices ou pertes sont répartis également entre les 149 membres. Mais, comme le budget définitif n'est adopté qu'à la fin de chaque exercice, la commission fixe mensuellement la somme à verser aux membres à titre d'avances sur les bénéfices annuels.

6. **Droits et obligations des membres.** — Plus encore que dans les dispositions précédentes, les théories marxistes trouvent leur application dans celles qui se rapportent aux droits et obligations des membres. Ceux-ci s'engagent à consacrer tout leur temps, tout leur zèle et toutes leurs connaissances à la prospérité de la nation, à ne travailler ni directement, ni indirectement pour compte d'un tiers.

Les statuts prévoient que le membre qui aura commis un acte indélicat au cours ou à l'occasion des travaux et qui aura encouru de ce chef une peine correctionnelle ou plus grave, sera exclu de plein droit de la société. Tout acte malhonnête pourra être puni d'une amende de 50 à 10.000 francs, et, dans ce cas, la décision ne sera prise qu'après débat contradictoire, en présence du membre prévenu. Ces peines sont prononcées en dernier ressort, sans appel ni recours quelconque.

7. **Tarif.** — Nous avons reproduit le tarif pour la manipulation des céréales au chapitre des Achats et Ventes, frais à l'arrivée.

CHAPITRE V.
LES MAGASINS A GRAINS D'ANVERS.

1. Création de la Société. — Pour que l'importation et le commerce maritime des grains puissent se faire sur une vaste échelle et se développer librement et sans entraves, il est indispensable que les navires de mer qui les amènent puissent trouver accès facile aux quais de débarquement et être déchargés aussi rapidement qu'il est possible, soit en vrac dans les allèges, soit en sacs dans les allèges, sur les wagons ou les chariots, pour les transporter partout où la demande se produit et le besoin s'en fait sentir. Il est également indispensable que le trop-plein des cargaisons qui viennent en quantités énormes dans la saison des arrivages et ne trouvent guère leur placement immédiat, puisse être à peu de frais et aisément déposé, entretenu et conservé dans des entrepôts convenables, pour en sortir ultérieurement au fur et à mesure des besoins de la clientèle.

De cette double nécessité est résultée la création de la Société anonyme des Magasins à grains d'Anvers, qui fut constituée en 1892 au capital de 1 million de francs. Depuis, ce capital a été porté à 1.200.000 francs.

2. Description des magasins. — En quoi consistent ces magasins dont l'ensemble mesure 100 mètres de long, 25 mètres de large et 24 mètres de haut ?

Figurez-vous 144 vastes compartiments en maçonnerie, creux à l'intérieur, d'une hauteur uniforme de 22 mètres, dont l'orifice d'entrée s'ouvre à la partie supérieure, au dernier étage du bâtiment et dont l'orifice de sortie est un cône tronqué en ciment, à la partie inférieure, par où le grain s'écoule. Chaque compartiment s'appelle silo. Figurez-vous ensuite, pratiquées sous le terre-plein des quais, du bassin au bâtiment, de vastes galeries où courent, à une vitesse de trois mètres à la seconde, des bandes sans fin en coton à deux plis, revêtues de caoutchouc. De place en place, ces galeries sont munies de regards

par où s'écoule le grain qui est recueilli sur les bandes. Celles-ci vont des bords des quais jusque sous quatre tours, de 40 mètres de hauteur, dont est flanqué le bâtiment à chacun de ses coins. Dans ces tours est installé un jeu d'élévateurs, des bandes munies, de 40 en 40 centimètres, d'un godet d'une contenance de 10 litres ; le grain est transporté ainsi au troisième étage dans des balances automatiques, pesant à la fois 900 ou 1.000 kilogrammes, puis, si besoin en est, dans des cribleurs situés au quatrième étage, qui nettoient le grain en le chassant dans un séparateur de poussière appelé cyclone et l'élèvent enfin au dernier étage ou grenier, où le grain est recueilli sur deux bandes parallèles et deux bandes traversales, commandant chacune trois rangées de silos dont les orifices reçoivent la marchandise directement à l'aide d'un système de chariots-déverseurs, circulant sur une voie ferrée et qu'on immobilise devant le silo ou les silos à remplir. Par un dispositif ingénieux de rouleaux, les bandes passent dans ces chariots en décrivant un coude, grâce auquel le grain, formant cascade, est projeté dans le silo.

Sous l'orifice de sortie des silos, court une nouvelle bande qui recueille le grain et le transporte à un élévateur, puis, après nouveau passage dans la balance automatique, le grain est recueilli en sacs, lorsque la livraison se fait ainsi, ou s'écoule dans des tuyaux en communication avec des allèges, si la livraison doit se faire en vrac par allège.

Voilà, en peu de mots, le mécanisme employé pour les différentes manipulations des céréales : des transporteurs, des élévateurs, des silos, des peseurs automatiques et des cribleurs.

Tout cela se fait mécaniquement, avec une machine à vapeur Compound d'une force de 200 chevaux et une machine à vapeur supplémentaire de 125 chevaux.

3. **Travail de déchargement et d'aérage des grains.** — Lorsqu'il s'agit de décharger un bâtiment de mer, le grain est amené par les regards sur les bandes souterraines à l'aide de glissières qui descendent du navire.

Lorsqu'il s'agit de décharger une allège, un petit élévateur à godets, situé au quai n° 49, d'une puissance élévatoire de

40 tonnes à l'heure, vient chercher le grain au fond de la cale pour le déverser sur les bandes.

Quand il faut aérer le grain mis en silo, on le sort par son orifice inférieur, on lui fait faire un tour de circulation sur les bandes et on le réintroduit par le jeu des élévateurs, des bandes et des chariots, soit dans le silo où il se trouvait primitivement, soit dans un autre. D'ordinaire cette opération se fait par le moyen d'un silo approprié pour l'aérage, c'est-à-dire muni d'un système de souffleurs qui permettent de l'aérer complètement et uniformément dans toutes ses parties.

Veut-on maintenant avoir une idée de ce que ce mécanisme ingénieux et perfectionné produit de travail ?

D'abord, les 144 silos qui composent les magasins, d'une capacité variable suivant les besoins de chaque commerçant, 225, 165, 125 et 75 tonnes, peuvent contenir un total de 25 millions de kilogrammes.

Le travail pouvant se faire à trois quais simultanément et dans les quatre tours, il est possible de décharger et d'emmagasiner 4.000 tonnes de grains en 10 heures et d'expédier par wagons 28.000 sacs.

Pour parer à tout danger de vol ou de confusion, la sortie de chaque silo est munie d'une serrure fermée à clef distincte et ces clefs restent déposées dans le bureau de la société et confiées à la garde de la direction.

4. **Système de comptabilité.** — En outre, un système de comptabilité très rigoureux est appliqué. Ici, nous entrons dans la partie administrative également intéressante de cette grande et utile entreprise ; elle mérite qu'on s'y arrête un instant.

Toute demande d'emmagasinage est adressée au directeur de la société sur des formules *ad hoc*, qu'elle met à la disposition des intéressés ; les demandes sont inscrites dans un registre spécial dans l'ordre de leur présentation.

La Ville d'Anvers, en raison de l'utilité publique que présentent les magasins à grains au point de vue du commerce des céréales, facilite et favorise en tout temps l'accès des quais

n° 49, 50 et 51 du bassin Lefebvre aux navires et aux installations de la Société.

Entre le commerçant et la société il intervient un contrat de location en règle, signé des deux parties, et indiquant les numéros des silos, leur capacité et la date à laquelle la location a pris cours.

Les commerçants étant de véritables locataires ont à veiller naturellement à l'assurance des risques de toute nature auxquels leurs marchandises peuvent être sujettes dans les locaux de la société.

Le pesage des grains se fait tant à l'entrée qu'à la sortie des magasins. Les intéresés peuvent y assister personnellement ou par un délégué avec l'autorisation du directeur. Un billet de pesage, contresigné par le peseur en fonction, leur est délivré après chaque opération.

Lorsque les locataires désirent enlever des silos tout ou une partie de leurs marchandises, ils en informent la direction sur des formules *ad hoc* indiquant le numéro du silo, la quantité à délivrer, si c'est en vrac ou en sacs, en allège ou sur wagon.

Lorsque les locataires veulent faire nettoyer leur grain ou le faire remuer et aérer, ils en font également la demande à la direction, qui enregistre leur requête et y donne suite dans l'ordre des inscriptions.

Outre le contrat de location signé par les parties, la société délivre au commerçant un certificat de dépôt ou warrant, qui constitue son titre de propriété et qui mentionne le numéro du silo, la nature et la quantité du grain qui s'y trouve, le nom du navire ou de l'allège qui l'a amené et la date de l'emmagasinage. On y inscrit les livraisons successives qui en sont faites. Le certificat de dépôt ou warrant permet aux déposi-taires d'obtenir des avances de fonds garanties par la valeur des marchandises déposées, car, comme la société est responsable de tout manquant éventuel, les banques qui ont avancé les fonds sont parfaitement à couvert.

5. Règlement. — Voici encore quelques dispositions du règlement de la Société anonyme des Magasins à grains d'Anvers :

Le séjour en magasin est compte par silo et par série indivisible de 10 jours ; chaque série de 10 jours commencée est due en entier.

Le paiement des comptes se règle mensuellement.

La société se réserve le droit d'accepter ou de refuser tout transfert de location de silos vides.

Lorsque les déposants désireront se servir des engins de nettoyage du grain, ou qu'ils désireront faire remuer et aérer le grain, ils devront en faire la demande au directeur.

Après la mise du grain en silo, le déposant recevra un certificat de dépôt sur lequel seront inscrites les délivraisons successives à chaque sortie.

Ce certificat indiquera le numéro du silo, la nature et la quantité du grain en magasin, le nom du navire ou de l'allège d'où le grain est sorti, la date de l'emmagasinage.

Ce certificat, régulièrement signé, constitue le titre de propriété du déposant.

Si le déposant transfère la marchandise à un tiers, il sera délivré à ce dernier un nouveau certificat.

Le déposant qui transfère la marchandise est tenu de payer les frais de magasinage, séjour, etc., jusqu'à la date du transfert. A partir de cette date, ces frais sont pour compte du nouveau déposant.

La société se réserve la faculté de transférer la marchandise, selon les besoins du service, dans un silo portant un autre numéro que celui indiqué lors de l'émission du certificat de dépôt. Ses livres constateront ces mutations.

La société n'assume aucune responsabilité du chef de qualité, d'avaries, d'échauffement et de perte de poids éventuel.

Elle décline aussi toute responsabilité en cas d'incendie ou en cas d'interruption dans le travail des machines et tous cas de force majeure.

La société se réserve le droit de refuser l'emmagasinage des marchandises dont elle juge que l'état pourrait être une cause de dommage pour les autres marchandises emmagasinées.

6. Tarif. — Nous avons reproduit le tarif des Magasins à Grains au chapitre des Achats et Ventes, frais à l'arrivée.

TROISIÈME PARTIE.

LES MARCHÉS ÉTRANGERS.

CHAPITRE I. — CHICAGO.

1. Board of Trade. — Aucun marché du monde ne peut prétendre rivaliser avec celui de Chicago sous le rapport du volume des transactions en céréales. De 11 à 12 millions de tonnes de céréales diverses y sont reçues et réexpédiées annuellement en marchandises effectives, tandis que l'ensemble du mouvement de tous les autres marchés rivaux et notamment de Minneapolis, Duluth, Saint-Louis, Kansas City, Milwaukee, Omaha, Peoria, Toledo et Détroit ne dépasse pas une vingtaine de millions de tonnes. Que dire donc des quantités fantastiques qui s'y traitent à terme, se liquidant par le paiement de différences ? On estime que la récolte totale du froment, de l'avoine et du maïs, qui s'élève ensemble à environ cent vingt-cinq millions de tonnes, change au moins quatre fois de mains, ce qui représente un mouvement total de cinq cent millions de tonnes.

Le « Board of Trade » de Chicago et le « marché » de Chicago ne sont pas la même chose, comme on se le figure parfois. Le Board of Trade n'a pas d'intérêt dans le marché ; c'est une société fondée en 1848 pour l'organisation d'un local de bourse, la diffusion des nouvelles commerciales intéressant les membres, l'aplanissement des différends, etc.

Le droit de fréquenter la bourse n'appartient qu'aux actionnaires, dont le nombre est actuellement compris entre 1.600 et

1.700. Comme le cours des actions dépend de l'offre et de la demande, il est nécessairement sujet aux fluctuations. Le plus haut cours d'avant-guerre fut atteint en 1882, soit 4.400 dollars, tandis que le plus bas cours, 475 dollars, fut pratiqué en 1895 ; pendant la guerre et depuis, les cours ont été fort élevés. Le prix actuel est d'environ 9.000 à 10.000 dollars.

La bourse dure de 9 h. 30 à 1 h. 15. Les affaires en marchandise effective et les affaires à terme se partagent l'activité des boursiers. Les premières se font d'un côté de la bourse, où vendeurs et acheteurs se donnent rendez-vous et traitent sur échantillon ou certificat autour de petites tables carrées, cinquante-deux en nombre. Seuls les membres de la bourse sont autorisés à conclure des affaires, les non-membres devant nécessairement passer par l'intermédiaire de courtiers auxquels ils paient une commission déterminée. Il y a cent cabines téléphoniques et cent-cinquante appareils télégraphiques.

Quant au marché à terme, il se présente d'une façon toute différente, avec ses « *pits* » (puits), dont un premier réservé aux froments, un deuxième aux maïs, un troisième aux avoines et un quatrième aux « provisions ». Les marchés à terme sont restés fermés du 15 juillet 1917 au 15 juillet 1920.

2. Pit. — Lorsque le marché est animé, c'est au parterre des blés, « *in the wheatpit* », que la fièvre commerciale atteint son point culminant. Du haut de la galerie, l'on peut alors voir les boursiers se presser, gesticuler, s'agiter, lutter presque, tandis que du sein de ce fouillis grouillant monte une clameur sourde et tumultueuse.

Le « *pit* » est une estrade circulaire, portant des gradins tant sur sa face intérieure que sur la partie extérieure, autour d'une arène de 3 à 4 mètres de diamètre.

C'est dans cette « cuvette » qu'aux grands jours « bouillonne » une activité dont nous pouvons difficilement nous faire une idée.

De trois à quatre cents courtiers sont là, anxieux, guettant l'occasion favorable pour exécuter les ordres reçus. Pas un mouvement de ses collègues, pas une oscillation de l'aiguille qui,

sur le cadran fixé au mur, marque les fluctuations des prix, ne peut échapper à l'œil vigilant du boursier.

Dans un marché haussant, un spéculateur veut-il vendre et, dans un marché baissant, un spéculateur veut-il acheter, tout aussitôt dix, vingt, trente mains se tendent, s'abattent sur lui pour avoir la confirmation que l'affaire est conclue entre « eux deux » et non point entre « lui et un concurrent », car les offres sont faites à haute voix et la transaction doit être conclue avec celui qui le premier a accepté, sans que le vendeur puisse imposer un minimum de quantité (supérieur à un contrat).

L'habileté commerciale et la promptitude dans les décisions ne sont donc pas seules requises ; la force musculaire est un élément indispensable au succès de ces combats de gladiateurs modernes.

3. **Affaires à terme et « contract grades ».** — Toutes les affaires à terme de grains s'entendent par unité de 5.000 bushels ou multiples de 5.000 bushels. Elles ont pour objet les qualités répondant aux « *contract grades* » et que le vendeur peut livrer à son choix dans la proportion qu'il désire, sous réserve qu'il n'y ait pas moins de 1.000 bushels par qualité et par élévateur. Les qualités livrables peuvent être supérieures, égales ou inférieures au type faisant l'objet du contat à terme. Voici les règles appliquées depuis le 1er août 1923 pour le froment :

N° 1 Dark Hard Winter N° 1 Dark Northern Spring	prime de 1 1/2 cents par bushel à charge de l'acheteur.
N° 2 Dark Hard Winter N° 2 Dark Northern Spring	prime de 1/2 cent par bushel à charge de l'acheteur.
N° 1 Hard Winter N° 2 Hard Winter N° 1 Yellow Hard Winter N° 2 Yellow Hard Winter N° 1 Red Winter N° 2 Red Winter N° 1 Northern Spring N° 2 Northern Spring	au prix du contrat.
N° 3 Dark Hard Winter N° 3 Hard Winter N° 3 Yellow Hard Winter N° 3 Red Winter	bonification de 5 cents par bushel à charge du vendeur.
N° 3 Dark Northern Spring N° 3 Northern Spring	bonification de 8 cents par bushel à charge du vendeur.

Les « *contract grades* » du seigle sont les N° 1 et N° 2 Rye, tandis que le N° 3 Rye peut être livré moyennant bonification de cinq cents par bushel.

Pour l'orge, les qualités livrables au prix du contrat sont les N° 1 Barley, N° 2 Barley, N° 1 Bay Brewing Barley, N° 2 Bay Brewing Barlay, N° 1 Chevalier Barley et N° 2 Chevalier Barley. Une bonification de cinq cents par bushel est due pour les livraisons de N° 3 Barley, N° 3 Bay Brewing Barley et N° 3 Chevalier Barley. Enfin, la bonification est de sept cents par bushel pour les N° 3 Bay Brewing Mixed Barley et N° 3 Chevalier Mixed Barley.

Voici les « *contract grades* » de l'avoine : N° 2 White Oats au prix du contrat, N° 1 White Oats à 1/2 cent de prime par bushel et N° 3 White Oats à 1 1/2 cent de bonification par bushel.

Enfin on peut livrer les maïs suivants : N° 1 ou N° 2 White, N° 1 ou N° 2 Yellow moyennant 1/2 cent de prime par bushel, N° 1 ou N° 2 Mixed au prix du contrat, N° 3 White ou Yellow à 2 cents au-dessous du prix du contrat, N° 4 White ou Yellow à 4 1/2 cents au-dessous de ce prix et N° 4 Mixed à 5 cents au-dessous de ce prix. Le maïs N° 4 ne peut en tout cas être appliqué que pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février.

Le volume des affaires à terme tend forcément à augmenter à mesure que se développe la production des céréales. En effet, si le terme est utilisé d'une part par ceux qui désirent simplement spéculer, il l'est d'autre part par ceux qui précisément entendent éviter la spéculation. Le terme sert d'assurance pour tous ceux qui ont de la marchandise effective et qui ne veulent pas courir le risque de la baisse : ils vendent à terme une quantité correspondante. Cela s'appelle « *to hedge* ». Au fur et à mesure qu'ils vendront leur marchandise effective, ils rachèteront à terme une quantité correspondante (« *they buy in their hedge* »). De même ceux qui, ayant effectué des ventes de farine sur échéances éloignées, connaissent leurs besoins futurs en froment auront soin, s'ils ne veulent spéculer, d'acheter du froment au marché à terme, car ils ne pourraient fort souvent

LA BOURSE DE CHICAGO. — LE « WHEATPIT ».

trouver à ce moment la marchandise effective convenant à leur fabrication ; d'ailleurs la conservation de cette marchandise serait beaucoup trop onéreuse. A l'échéance du terme, ils couvriront leurs besoins en froment effectif et revendront leur terme. Avoir du froment à terme à la hausse s'appelle « *to be long* » d'autant de bushels ; l'avoir à la baisse s'appelle : « *to be short* ». Depuis le fermier, qui est sûr de récolter une certaine quantité et qui désireux de s'assurer un prix qu'il estime favorable vend sa récolte bien avant de l'avoir rentrée ou même d'avoir semé, jusqu'au consommateur européen, en passant par tous les intermédiaires, les propriétaires d'élévateurs (il y a environ 20.000 élévateurs), les distributeurs, les exportateurs, etc., tous indistinctement doivent se servir du marché à terme qui est devenu un rouage absolument indispensable dans le grand commerce moderne.

Il est certain qu'à côté de ceux qui ne peuvent se passer de cet instrument, beaucoup s'en servent uniquement à des fins de pure spéculation. Dans toutes les classes de la société, en Amérique, on vend et on achète du froment à terme comme en Europe on vend et on achète des fonds publics, dans le seul espoir de profiter d'une différence de cours.

Si cette tendance doit en principe être condamnée, on peut dire cependant qu'elle a un effet utile, c'est que non seulement le marché est extrêmement large mais que les intérêts sont tellement éparpillés et opposés entre eux que des « corners », « trusts » ou « combines » en sont rendus d'autant plus difficiles.

4. « **Corners** ». — Lorsqu'un spéculateur ou une « *clique* » de spéculateurs parvient à monopoliser le marché, il se produit ce que les Américains appellent un « *corner* ». Pour que le corner réussisse, il faut que l'opérateur à la hausse — « *the bull* » — achète toutes ou presque toutes les quantités mises au marché par les spéculateurs à la baisse — « *the bears* » — et qu'il ne vende que peu ou point jusqu'au jour de la liquidation. Les « bears » sont alors obligés d'acheter à leur tour pour exécuter leurs engagements, mais le « *bull* », seul capable de

vendre, retient toute la marchandise, de sorte que la rareté factice crée une hausse parfois formidable. Comme les marchés se liquident par le paiement de la différence entre le prix de la vente et celui du jour de la liquidation, il est presque superflu d'ajouter que le bénéfice du spéculateur qui réussit peut se compter par des gains invraisemblables.

Malheureusement pour lui, il lui arrive de ne plus pouvoir absorber les masses fantastiques d'offres que les « *bears* » jettent sur le marché. La baisse fatale survient, l'obligeant à payer des marges énormes. S'il ne parvient pas à enrayer la degringolade des prix, il succombe, ruiné.

Des « corners » en blé eurent lieu à Chicago aux époques suivantes: Le 18 mai 1867, les prix montèrent jusque $ 2,85, mais la liquidation se fit à $ 2,16, soit une baisse de 69 cents par bushel, ou environ fr. 13,80 par 100 kilogr. ! D'autres corners eurent lieu en 1871, 1872, 1880, 1881, 1882. En 1887, la coalition dite « de Cincinnati » réussit à pousser les prix de 80 5/8 à 94 3/4 cents, mais elle « creva » et dut liquider à 68 cents. L'année suivante eut lieu un corner retentissant, cette fois avec un succès qui n'avait jamais et n'a plus jamais été égalé. Le prix du blé monta de 89 3/4 cents à $ 2 par bushel, prix atteint le jour de la liquidation. Au cours de ce mois, on enregistra donc une *différence* de 110 1/4 cents, soit environ fr. 22,05 par 100 kilogr. Le blé coûtait donc ce jour fr. 40 par 100 kilogr. ! Un autre corner, le « Leiter Corner », eut lieu en 1896, mais sans succès; baisse brusque de 60 cents. Puis, en 1902, les événements favorisèrent le corner. On se rappelle le « Patten corner » qui réussit au mois de mai 1909, lorsque la liquidation se fit à $ 1,34. Cette hausse était d'ailleurs en majeure partie due à la mauvaise récolte. En septembre 1909, la clôture se fit après une brusque hausse de 14 cents. Enfin d'énormes achats effectués par les Alliés sur avril et mai 1917 provoquèrent un corner naturel qui poussa les cours jusqu'à $ 2,20. Mais malgré la suspension des opérations à terme à partir de juillet 1917, les prix augmentèrent, atteignant $ 3,50 en décembre 1919.

Diverses mesures ont été prises pour enrayer les « corners » et les rendre pratiquement impossibles. Ainsi, le fait de prendre en location des magasins ou élévateurs dans une mesure dépassant considérablement les besoins effectifs, dans le but de rendre difficile l'emmagasinage des quantités nécessaires aux applications, comme le fait d'éloigner de Chicago des quantités importantes après les avoir vendues au-dessous du cours dans le but de créer une disette artificielle, constituent des manquements graves à l'honneur commercial, punissables de l'expulsion de la bourse. Ensuite la faculté de mettre à disposition en exécution des ventes un grand nombre de qualités de froment, maïs, etc., rend la monopolisation très difficile. On a aussi décidé de rendre applicable, dans des circonstances déterminées, le grain se trouvant en wagon dans un certain rayon de Chicago. Enfin le Comité est autorisé à fixer un prix de liquidation autre que les cours artificiels du jour, s'il est établi qu'ils sont le résultat de manipulations déloyales.

5. — **Conclusion des affaires à terme.** — Voici quelques règles concernant la conclusion et la liquidation des opérations à terme.

Vendeur et acheteur ont la faculté d'exiger réciproquement l'un de l'autre un déposit original de 10 % du prix du contrat et des marges ultérieures pour toutes variations de prix défavorables. Ces sommes sont consignées chez le trésorier du Chicago Board of Trade ou une banque agréée. Souvent ces déposits et marges ne sont pas exigés des membres, mais la plupart du temps ils le sont des clients étrangers, sauf des maisons particulièrement fortes.

Pour tous les ordres d'achat ou de vente, le commettant spécifie si l'affaire doit être conclue à un prix fixe ou au prix du jour. Dans ce dernier cas, l'affaire est faite par le commissionnaire « *at the market* », au prix du jour, ou mieux, après réception de l'ordre. Les ordres ne sont valables que pour le jour où ils ont été repris, à moins qu'ils ne soient « *open* », c'est-à-dire valables jusqu'à leur exécution et sauf contre-ordre.

Par « *stop order* » on entend tels ordres où le client stipule que la liquidation doit se faire et que le bénéfice doit être réalisé aussitôt que le cours aura atteint un niveau déterminé. Ceci permet de s'assurer le bénéfice en temps utile sans que doivent être passées de nouvelles instructions qui retarderaient et pourraient rendre impossible une liquidation avantageuse.

Au contraire, par le « *stop loss order* » le client ordonne à son commissionnaire de clore l'affaire en liquidant aussitôt que la perte éventuelle aura atteint un chiffre déterminé.

Les affaires conclues dans le « *pit* » ne donnent pas lieu à un échange immédiat d'arrêtés. Tous les membres sont munis de cartons d'environ 9 × 12 centimètres dont le recto porte en anglais, à l'encre rouge, la mention suivante :

ACHETÉ				
Nom du vendeur	Nombre de contrats	Mois de livraison	Prix	Parafe du vendeur

Le verso porte, à l'encre noire, la mention ci-après :

VENDU				
Nom de l'acheteur	Nombre de contrats	Mois de livraison	Prix	Parafe de l'acheteur

Au moment de la conclusion de la transaction, l'acheteur remplit son carton du côté « Acheté » et le fait parafer par son vendeur ; le vendeur remplit son carton du côté « Vendu » et le fait parafer par son acheteur.

Après la clôture du marché, des arrêtés de confirmation sont confectionnés pour chaque transaction et sont tous remis à la *Clearing House*, ou Chambre de Compensation, établie dans les locaux du Board of Trade. Chaque membre y possède son casier, de sorte que les arrêtés, peuvent sans retard être dépo-

sés dans tous les casiers. La *Cleaning House* vérifie la concordance des arrêtés et inflige des amendes pour retards ou erreurs.

6. **Liquidation des affaires à terme.** — La liquidation des contrats peut avoir lieu par livraison de marchandise ou par compensation de contrats et paiement éventuel des différences.

Nous avons vu plus haut quelles qualités pouvaient être « *tendered* » (livrées) en exécution des contrats. Le livreur fournit un « *warehouse receipt* » (récépissé de magasin) ; celui-ci est toujours d'une ou de plusieurs unités de 5.000 bushels et constitue en réalité un chèque sur marchandise disponible de la qualité indiquée sans autre mention de l'identité ou de l'origine de la marchandise.

Le livreur remet le « *tender* » ou filière à son premier acheteur et lui facture au « *settling price* » ou prix de liquidation fixé par la *Clearing House*. Les acheteurs successifs s'endossent la filière jusqu'à ce qu'on arrive à l'acheteur qui désire prendre réception. La filière ne peut pas rester plus de cinq minutes en possession d'un acheteur sinon celui-ci doit prendre réception de la marchandise. S'il y a une différence en perte entre le prix de liquidation et le prix auquel le contrat a été primitivement conclu, cette différence fait l'objet d'un chèque certifié, libellé à l'ordre de la *Clearing House* et attaché à la filière. Si la différence est en bénéfice, l'intéressé fait une disposition sur la *Clearing House* pour le montant de son bénéfice. Lorsque la circulation de la filière est terminée, la *Clearing House* encaisse les chèques à son ordre et paie les dispositions tracées sur elle, le total du débit étant nécessairement identique au total du crédit.

La liquidation par compensation, appelée « *settlement by offset* », s'effectue de la manière suivante. Tous les jours, des employés des principales maisons de commission (appelés *ring-clerks)* se réunissent à la *Clearing House* du Board of Trade et s'efforcent d'établir un « *ring* » ou circuit comprenant un certain nombre de maisons ayant acheté et vendu le même grain (tantôt froment, tantôt maïs, etc.) sur le même mois. Ainsi un « *ring* »

sera établi si A a vendu à B, B à C, C à D, D à E et E à A. Le « *ring* » peut prendre plusieurs jours à former et pour rendre l'opération plus aisée, on ne fait d'ordinaire pas intervenir plus de quatre ou cinq personnes. Lorsque le « *ring* » est fait entre employés, on liquide les contrats sur la base du « *clearing price* » ou cours de compensation fixé tous les jours par la *Clearing House*. Ce cours n'est pas nécessairement le cours de clôture, mais d'ordinaire un cours moyen. Les intéressés font alors le décompte dont voici un exemple.

A	a	vendu	à	B	à	100	cents	par	bushel
B	»	»	»	C	»	101	»	»	»
C	»	»	»	D	»	102	»	»	»
D	»	»	»	E	»	103	»	»	»
E	»	»	»	A	»	104	»	»	»

Le cours de liquidation est fixé à 103 cents. Sur cette base :

	Débit						*Crédit*				
A	perd	3	cents	par	bushel	B	gagne	3	cents	par	bushel
B	»	2	»	»	»	C	»	2	»	»	»
C	»	1	cent	»	»	D	»	1	cent	»	»
D	»	0	»	»	»	E	»	1	»	»	»
A	»	1	»	»	»			—			
		—						7	cents	»	»
		7	cents	»	»						

En solde :

										Débit	*Crédit*
A	perd	3	cents	et	perd	1	cent	par	bushel	=	4 cents	—
B	»	2	»	et	gagne	3	cents	»	»	=	—	1 cent
C	»	1	cent	»	»	2	»	»	»	=	—	1 »
D	»	0	»	»	»	1	cent	»	»	=	—	1 »
E	»	0	»	»	»	1	»	»	»	=	—	1 »
											4 cents	4 cents

Ces différences ne sont pas réglées directement entre intéressés, mais sont toutes versées par les débiteurs à la *Clearing House*, laquelle règle avec les créditeurs; elle perçoit de ce chef une légère commission.

7. Affaires à prime. — Les affaires à prime ne sont pas reconnues par le Board of Trade de Chicago; on en traite cependant sur une assez vaste échelle. Si un différend surgit entre intéressés à leur sujet, il n'existe point de recours devant le Comité de la Bourse.

Une affaire à prime est un marché conditionnel qui peut être déclaré nul à une époque convenue moyennant le paiement d'un dédit fixé au moment de la conclusion de l'opération et appelé « prime ». La faculté de rompre le marché peut appartenir à l'acheteur ou au vendeur, suivant que c'est l'un ou l'autre qui s'est réservé cette faculté en payant la prime. La déclaration doit être faite le « jour de la réponse des primes ».

Dans le « *call* » ou achat à prime, l'acheteur est le « payeur » de la prime (« prime dont ») et se réserve de consommer ou de rompre le marché. Dans le premier cas, la prime est levée et l'affaire devient ferme au prix d'achat majoré de la prime; dans le second cas, l'acheteur abandonne la prime et l'affaire ne se conclut pas. Le vendeur est l'« encaisseur » de la prime.

Dans le « *put* » ou vente à prime, le vendeur est « payeur » de la prime (« prime ou ») et se réserve également de consommer ou de rompre le marché. Dans le premier cas, la prime est levée et l'affaire devient ferme au prix de vente; dans le second cas, le vendeur abandonne la prime et l'affaire ne se conclut pas. Ici c'est l'acheteur qui est l'« encaisseur » de la prime.

Les « *puts* » et « *calls* » s'entendent d'ordinaire pour réponse des primes le lendemain matin, mais on peut aussi convenir que cette réponse ne sera donnée que dans une semaine ou une quinzaine.

L'avantage pour le payeur de la prime consiste en ce qu'il limite en tout cas sa perte, tandis que son bénéfice est illimité; pour l'encaisseur de la prime, l'avantage consiste en ce qu'il améliore son prix d'autant.

CHAPITRE II. — NEW-YORK.

Le marché de New-York n'offre pas la même importance que celui de Chicago au point de vue des affaires en général et plus spécialement des affaires à terme. Mais, pour le commerce d'exportation des céréales, New-York est un des ports les plus importants des Etats-Unis.

La bourse de New-York, désignée sous le nom de *New-York Produce Exchange*, fut fondée en 1862. C'est une association privée reconnue dont le but est la défense des intérêts de ses membres, la mise à leur disposition de locaux adéquats, la promulgation de règles concernant les transactions, l'inspection, la manipulation des produits, la solution des conflits.

Le nombre des membres, au début de 1923, s'élevait à 1.750 environ. Chacun doit être propriétaire d'un certificat de membre. Le cours en varie comme à Chicago; il est actuellement de 1.600 dollars, plus les frais de transfert s'élevant à 50 dollars.

Les principaux produits traités à la New-York Produce Exchange sont les grains, graines, farines, tourteaux, houblons, huiles de lin, graisses, huiles animales, beurres et fromages, ainsi que les affaires maritimes.

Les grains livrables en exécution des affaires à terme (dont l'unité de vente est de 5.000 bushels) comprennent : N° 1 Northern Spring, N° 1 Hard Spring, N° 2 Hard Winter, N° Red Winter, ainsi que N° 3 Red Winter, N° 2 Northern Spring et N° 3 Hard Winter ; ces trois dernières qualités ne sont livrables que moyennant une bonification de cinq cents par bushel.

La bourse est ouverte de 10 h. 30 à 2 h. 15, mais ces heures correspondent en réalité aux heures — 9 h. 30 à 1 h. 15 — de la bourse de Chicago.

Les cours d'ouverture et de mi-séance de Liverpool arrivent en Amérique à peu près trois quarts d'heure avant l'ouverture des marchés américains.

CHAPITRE III. — AUTRES MARCHES AMERICAINS.

En dehors de Chicago et de New-York, il y a aux Etats-Unis une quarantaine de bourses aux grains plus ou moins importantes. Nous citons les principales, tout en faisant remarquer qu'elles n'exercent pratiquement aucune influence sur les cours.

Minneapolis Chamber of Commerce ;
Duluth Board of Trade ;
Saint Louis Merchants Exchange ;
Kansas City Board of Trade ;
Milwaukee Chamber of Commerce ;
Omaha Grain Exchange ;
Peoria Board of Trade ;
Toledo Produce Exchange ;
Detroit Board of Trade ;
Cleveland Grain and Hay Exchange ;
Cincinnati Grain and Hay Exchange ;
Indianapolis Board of Trade ;
Little Rock Board of Trade ;
Saint Joseph Grain Exchange ;
Atchison Board of Trade ;
Fort Worth Grain and Cotton Exchange ;
Louisville Board of Trade ;
Memphis Merchants Exchange ;
Topeka Board of Trade ;
Wichita Board of Trade ;
Salina Board of Trade ;
Hutchinson Board of Trade ;
Oklahoma City Board of Trade ;
Enid Board of Trade ;
Houston Grain and Hay Exchange ;
Denver Grain Exchange ;
Sioux City Grain Exchange ;
Superior (Nebraska) Board of Trade :
Cairo Board of Trade ;
Lincoln Grain Exchange.

CHAPITRE IV. — LONDRES.

§. 1. — *Le Marché*

Le marché de Londres est unique au monde pour la diversité des qualités et les quantités énormes des céréales traitées en marchandise effective. Par contre, il n'y a plus de marché à terme depuis quelques années et, notamment, depuis que l'exportation des froments des Etats-Unis a perdu beaucoup de son importance relative et que, par suite, l'influence des marchés nord-américains a été battue en brèche. Le grand développement de l'agriculture en Argentine a largement contribué à rendre le marché plus indépendant des Américains du Nord.

Mais ce n'est pas seulement avec La Plata que le mouvement des affaires en céréales est intense. De tous les pays, et la plupart du temps par cargaisons considérables, les grains viennent se concentrer sur le grand marché mondial. A côté des blés et fourrages des ports atlantiques et du Golfe, il y a les cargaisons de blé Californie, Orégon, Chili, les chargements de La Plata, de l'Australie et des Indes, les céréales de la Sibérie, de la Russie, du Danube, etc., offerts et envoyés en masses compactes à la métropole anglaise.

Il en résulte une accumulation de stocks exerçant très souvent sur les prix une tendance déprimante, qui permet au meunier anglais d'acheter la matière première meilleur marché à Londres qu'elle ne coûte au pays de provenance. Il faut donc tenir compte de cet élément important, lorsqu'on examine les cours pratiqués.

Il est à remarquer cependant que l'importance de Londres ne résulte pas seulement de son grand pouvoir d'absorption de marchandise effective — nous avons vu, en effet, qu'Anvers l'emporte de loin sous ce rapport — mais il se traite à la bourse « The Baltic » un très grand nombre d'affaires « c.i.f. » par cargaisons destinées au continent.

Rappelons, à ce sujet, que jadis nous étions tributaires de Londres pour la plupart des affaires en céréales exotiques. Ce n'est que là qu'on pouvait acheter les blés nord-américains, indiens, etc., et encore actuellement, c'est là qu'on s'adresse souvent de préférence ou par nécessité pour les blés des Indes, mais plus particulièrement pour les cargaisons Australie.

Les affaires en céréales et farines se traitent à Londres, dans deux bourses réservées exclusivement à ces articles.

Ce sont des associations privées, des sociétés par actions, qui réglementent strictement les conditions d'admission dans leurs locaux; il y est rigoureusement interdit de fumer.

Les cours faits à chaque réunion sont d'ordinaire assez vite connus de tous les membres et communiqués aux reporters des journaux spéciaux, l'*Evening Cron Trade List* et *Beerbohm's List*.

Les prix sont exprimés en schellings et pence par quarter. Le nombre de livres par quarter est variable suivant les provenances. On tend cependant de plus en plus à traiter par quarter de 480 livres, quelle que soit la provenance.

§ 2. — *The Baltic Mercantile and Shipping Exchange.*

1. **Généralités.** — La bourse la plus importante est san conteste le « Baltic Mercantile and Shipping Exchange Limited ». Elle est située à St. Mary Axe E. C.

Les principales firmes ont leurs bureaux dans le bâtiment même de la bourse. La bourse proprement dite se tient au rez-de-chaussée, d'une façon ininterrompue depuis 10 heures jusque 4 h. 30 de relevée, excepté le samedi où elle se ferme à 1 heure. La bourse est fermée le dimanche et les 25 et 26 décembre, 1^er^ janvier (ou 2 janvier, si le 1^er^ est un dimanche), les vendredi et samedi avant et lundi après Pâques, le lundi de Pentecôte (Whit Monday), le 1^er^ lundi d'août et les jours fériés publics.

2. **Membres.** — Les membres sont subdivisés en trois classes distinctes, dont la première comprend les chefs de firme qui,

ayant contribué à la fondation de la société et ayant une participation, étaient élus avant le 30 septembre 1892. La seconde comprend les employés élus comme tels à la même date. Ils doivent être détenteurs d'au moins une part ordinaire de la bourse. La troisième classe comprend les personnes devenues membres à la suite d'une élection.

Les sujets non britanniques ne sont éligibles comme membres, chefs de firme ou employés qu'aux conditions suivantes. Un étranger n'est éligible comme membre ou chef de firme que s'il a résidé en Angleterre d'une façon continue pendant sept ans avant la date de sa candidature. Pendant les deux dernières années de cette période, il doit avoir été établi pour son propre compte ou comme administrateur, directeur ou secrétaire de la société qui le présente. Le candidat doit avoir 21 ans accomplis. Un membre qui fonde une société ne peut faire d'affaires pour compte de celle-ci avant qu'elle n'ait été élue elle-même membre de la Bourse. Ceux qui ne sont pas chefs de firme à titre de propriétaire de firme ne peuvent l'être que s'ils en sont administrateurs, directeurs ou secrétaires et ils perdent leur qualité de chefs de firme dès qu'ils perdent ces fonctions.

Tout membre élu avant le 1er juin 1921 doit être propriétaire d'une action ordinaire de la société; tout membre élu après cette date doit être propriétaire de dix actions.

Sont inéligibles, ceux qui ont fait banqueroute ou ont obtenu un concordat préventif, à moins que l'actif n'ait été suffisant pour payer 50 % du passif. Toutefois le Comité peut consentir des exceptions à cette règle.

3. **Employés.** — Ils doivent être nés dans l'Empire britannique ou être fils de sujets britanniques résidant à l'étranger et doivent avoir 21 ans accomplis. Ils doivent être admis par la Direction, sur présentation d'un membre. Ils ne peuvent faire d'affaires pour leur compte, en participation avec des membres, sous peine d'exclusion ou de suspension. Sauf les employés élus comme tels avant le 30 septembre 1892, les employés ne peuvent avoir le titre de membres.

4. **Membres temporaires ou visiteurs.** — Ils ne peuvent être admis comme tels pendant plus de dix jours consécutifs ou

en deux périodes, à moins de payer une cotisation de 42 schellings, laquelle couvrira une période d'un mois. Le délai peut être prolongé dans des cas particuliers. Il est strictement interdit aux membres temporaires de faire des affaires, quelles qu'elles soient, dans les bâtiments de la bourse, si ce n'est par l'entremise d'un membre. L'infraction à cette règle entraîne l'exclusion.

5. **Elections.** — Les élections mensuelles se font par ballottage, en assemblée ordinaire du Comité. (Présentation par deux membres non membres du Comité, affichage du nom du candidat à la bourse, pendant les 14 jours qui précèdent le ballottage). Un vote négatif sur quatre entraîne l'exclusion. Un second ballottage est accordé si la demande en est adressée au Comité par dix membres.

6. **Cotisations.** — Tout membre habitant la ville et élu après le 1er avril 1906 paie £ 21.0.0 à titre de droit d'entrée, en sus d'une cotisation annuelle de £ 15.15.0. Les employés paient un droit d'entrée de £ 10.10.0 et une cotisation annuelle de 7.7.0.

Les membres élus après le 1er avril 1917 paient un droit d'entrée de £ 31.10.0 et une cotisation annuelle de £ 21.0.0; les employés respectivement £ 15.15.0 et £ 10.10.0. Les membres élus après le 13 avril 1920 paient un droit d'entrée de £ 52.10.0 et une cotisation annuelle de £ 21.0.0; les employés respectivement £ 15.15.0 et £ 10.10.0.

7. **Informations diverses.** — Les visiteurs ne peuvent se trouver au buffet qu'accompagnés de membres ou employés; ce sont exclusivement ces derniers qui paient les consommations. La fréquentation du buffet peut être interdite aux visiteurs à la discrétion de la Direction.

Echantillons. — Aucun échantillon ne peut être montré dans le local de la bourse. Il est à remarquer néanmoins que si l'affaire ne peut être conclue que sur échantillon, les intéressés peuvent l'examiner à leurs bureaux, mais en aucun cas au local de la bourse. Au « Baltic » il ne se traite jamais que des affaires c.i.f. Il y est interdit de fumer.

§ 3. — *Corn Exchange Company Ltd.*, dit *Mark Lane* (Chaussée Mark).

Dans cette bourse se réunissent tous les meuniers, négociants et intermédiaires traitant les grains, graines et farines disponibles ou à livrer. On peut y montrer des échantillons.

Les acheteurs ne paient aucun droit d'entrée; par contre, les vendeurs paient une cotisation annuelle de £ 21.0.0.

Cette cotisation comprend le droit, pour tous les associés ou pour un associé et deux employés, ou deux associés et un employé, de fréquenter la bourse sans cotisation supplémentaire.

Toutes les firmes de quelque importance louent un « stand », table ou échoppe, où elles étalent les échantillons des parties à la vente. Ces échoppes sont louées à des prix variant suivant leur emplacement, entre £ 60.0.0 et £ 250.0.0 par an.

Les locataires d'échoppes n'ont plus à payer la cotisation de £ 21.0.0 susmentionnée.

Dans le Corn Exchange ou Mark Lane, il y a encore un Club, dont peuvent faire partie toutes les personnes qui fréquentent la bourse et ce moyennant un droit d'entrée fixe de £ 4.4.0 et une cotisation annuelle de £ 3.3.0. Ces abonnements sont strictement personnels et ne confèrent donc pas le droit de fréquentation aux associés ou employés d'un membre, comme c'est le cas pour la fréquentation du local de la bourse.

Le Club, appelé « Subscription Rooms of the Corn Exchange », comprend un buffet et diverses salles de lecture.

Voici les principaux points de son règlement : Tout nouveau membre fera présenter sa candidature par deux membres. Tout membre pourra introduire un étranger n'habitant pas le pays. Celui-ci ne pourra se trouver dans le local qu'accompagné du membre qui l'a introduit. Il ne pourra pas faire usage des appareils téléphoniques et ne pourra pénétrer dans les Rooms plus de sept fois en un mois. Pareille introduction ne pourra être renouvelée plus de quatre fois en un an. Aucun échantillon ne pourra être montré dans le local; il y est défendu de fumer.

Tout membre failli ou qui aurait obtenu un concordat préventif de la faillite sera rayé de la liste des membres, à moins qu'il n'ait payé la moitié de son passif.

§ 4. — *London Corn Trade Association.*

La London Corn Trade Association est une association professionnelle, fondée pour le commerce des grains, et qui a rendu à ce dernier des services très considérables. Son objet est :

d'introduire de l'uniformité dans les relations commerciales et plus particulièrement dans les contrats, chartes-parties, connaissements, polices d'assurance et tous les autres documents en usage dans le commerce des grains;

de publier et mettre en vente des formules de contrats, d'encourager la solution, par voie d'arbitrage, de tous différends pouvant naître des transactions en grains et de nommer des arbitres pour le règlement de ces différends;

de réunir des échantillons des diverses qualités de grains en vue de la formation et de la vente des standards ;

de prendre toutes mesures nécessaires pour veiller à la défense des intérêts du commerce des grains.

L'association publie, à la clôture de chaque marché, des cotations c. i. f. pour le règlement des ramassis et différences de poids sur blés des Indes.

Le nombre des membres est illimité; ils sont élus par ballottage, sur présentation d'un membre, et paient une cotisation annuelle de £ 5.5.0, outre un droit d'entrée de £ 5.5.0.

Tout membre failli ou qui aurait obtenu un concordat préventif de la faillite est rayé de la liste des membres, mais peut être réélu lorsqu'il aura payé la moitié de son passif.

Le Comité exécutif de l'Association est composé d'un maximum de 24 membres, comprenant un président, deux vice-présidents, un trésorier et un secrétaire. Ce dernier n'est pas compris dans les 24 membres du Comité exécutif. Chaque année, le mandat de 4 membres sur 24 expire; les membres sortants ne sont rééligibles qu'après un intervalle d'une année.

§ 5. — *Contrats en usage.*

Section I. — FORMULES.

N°					
1.	East Indian Wheat		Parcels.		
2.	» » »		Cargoes.		
3.	» » Pulse or Grain, other than Wheat		Parcels.		
4.	Chinese and Manchurian (other than Wheat)		»		
5.	Manchurian Wheat	R.T.	Cargoes.		
6.	» »	»	Parcels.		
7.	Japanese		»		
8.	Rangoon or Burmah		»		
9.	Persian Gulf Wheat	S.D.	»		
10.	» » Feeding Stuffs	T.Q.	»		
11.	Australian Wheat		Cargoes	For Shipment, for Orders.	
12.	» »		»	For Shipment and/or on Passage, for Orders.	
13.	» »		»	Prompt Expired or Arrived	
14.	» »		Parcels	Direct Port.	
15.	Californian Wheat		Carg. or. Parc.		
16.	» »		Cargoes	For Orders.	
17.	» Barley		»	» »	
18.	» »		» s/v ...	» »	
19.	» »		Parcels s/s ...	Direct port.	
20.	Oregon and Washington Wheat		Cargoes s/s.....	For Orders.	
21.	» » » »		» s/v ...	» »	
22.	» » » »		Parcels	Direct Port.	
23.	Chilian Wheat		Cargoes	For Orders.	
24.	» »		Parcels	Direct Port.	
25.	Chilian Grain (other than Wheat)		Cargoes	For Orders.	
26.	» » » » »		Parcels	Direct Port.	
27.	Canadian and U.S.A. Grain	T.O.	Cargoes	For Orders.	
28.	» » » Wheat	»	Parcels	Direct Port.	
29.	» » » Feeding Stuffs	»	»	» »	
30.	» » » Grain	»	»	» »	to Continent.
31.	La Plata Grain	T.O.	Cargoes	For Orders.	
32.	» » »	R.T.	»	» »	
33.	» » »	T.Q.	» s/v ...	» »	
34.	» » »	R.T.	» s/v ...	» »	
35.	» » Wheat.....	T.O.	Parcels	Direct Port.	
36.	» » »	R.T.	»	» »	
37.	» » Maize and Barley...	T.O.	»	» »	
38.	» » » » » ...	R.T.	»	» »	
39.	» » Oats	»	»	» »	
40.	» » Grain	T.O.	»	» »	to Continent
41.	» » »	R.T.	»	» » »	»
42.	South American Offal	T.O.	»	» »	
43.	» » »	R.T.	»	» »	

N°				
44.	Egyptian Wheat	S.D.	Cargoes	Direct Port.
45.	» »	»	Parcels	» »
46.	» Bean, Lentil and Barley		Cargoes	» » Non-Mutual
47.	» » » » »		Parcels	» » »
48.	Black Sea and Danub. Grain	T.O.	Cargoes.	
49.	» » » » »	R.T.	»	
50.	» » » » »	T.Q.	Parcels	Direct Port.
51.	» » » » »	R.T.	»	» »
52.	» » » » »	»	»	» » to Continent.
53.	» » » » Offal	»	»	» »
54.	Baltic Oats	T.Q.	Carg. or. Parc.	» »
55.	North Russian Wheat	»	Cargoes.	
56.	» » »	S.D.	»	
57.	» » »	T.Q.	Parcels.	
58.	» » »	S.D.	»	
59.	South African Grain	T.Q.	Cargoes	For Orders.
60.	» » »	»	Parcels	Direct Port.
61.	North African and Morocco	»	Cargoes	For Orders.
62.	» » » »	»	Parcels	Direct Port.
63.	Offal (U. K. produce)		»	
64.	F.O.B.		»	
65.	East Indian Feeding Stuffs Admixture Rules.			
66.	Natural Weight Rules for Plate Wheat.			
67.	» » » »	Wheat other than Plate Wheat.		
68.	» » » »	Rye.		
69.	» » » »	Oats.		
70.	» » » »	Barley.		
71.	Rules for Sampling of Grain.			
72.	Insurance clauses.			
73.	Comparative Tables.			

Section II. — LATITUDE QUANTITATIVE.

1. Latitude. — Sauf de rares exceptions, la latitude quantitative est de 2 % en plus ou en moins. Le vendeur peut embarquer 3 % pour les parcelles et 8 % pour les chargements en plus ou en moins sur la dite marge de 2 %. Cette différence est décomptée au prix c.i.f. à la date du connaissement.

2. Latitude en cas d'exécution par plusieurs vapeurs. — La Haute Cour de Justice à Londres a jugé que la latitude d'un contrat doit être calculée sur la quantité totale vendue et non sur la

---

N. B. — Le prix de la collection des contrats est fixé pour les membres à 15/-, pour les non-membres à 30/-.

Les formules des contrats sont en vente à raison de 1/- la dizaine pour les membres, 1/- pièce pour les non-membres, et 3 pence pièce pour les non-membres domiciliés sur le Continent.

dernière application seulement. On a donc le droit d'approprier avec le solde du contrat la marge sur la quantité totale traitée. Les premières appropriations sont simplement « à valoir » et les clauses du contrat restent dans leur intégralité.

3. **Base de bonification.** — Le manquant ou l'excédent, calculé d'après la quantité mentionnée au connaissement, est décompté au prix du contrat.

Section III. — CONDITIONS DES VENTES « SUR POIDS NATUREL ».

1. **Prise d'échantillons.** — Lorsqu'un poids naturel a été garanti, il est procédé à la prise d'échantillons du chargement ou de la parcelle de la même manière que pour un arbitrage éventuel. Pour tout connaissement d'une quantité inférieure à 1.000 tonnes, il est pris 2 bushels et pour tout connaissement de 1.000 tonnes ou plus, il est pris 4 bushels ; ceux-ci sont cachetés contradictoirement par les chargeurs et les réceptionnaires ou leurs représentants et envoyés à la London Corn Trade Association, 28, St. Mary Axe, London, E. C. Les échantillons restent acquis à l'Association.

2. **Pesage et certificats.** — Ces échantillons sont mesurés et pesés le plus tôt possible par l'Association, qui émet des certificats renseignant le poids moyen par bushel ; ces certificats sont finals. Le coût de la constatation est supporté par moitié par les acheteurs et les vendeurs. Le pesage s'effectue cinq fois de suite au moyen de la balance de 20 litres (Zwanzigliterschale). Le poids naturel de la partie saine est considéré comme poids naturel de toute la partie. Si une bonification pour infériorité de qualité est demandée, les arbitres doivent tenir compte de la bonification déjà accordée pour manquant de poids naturel.

3. **Fractions.** — Les fractions de livre ou de kilogramme sont décomptées proportionnellement.

Equivalences :

1 lb. = 16 onces.

1 oz = 1/16 de lb. ou 0,0625 de lb.

Chaque once se subdivise en 5/5, par exemple, 62 lbs. 5 oz 4/5 : 62 lbs., suivant la table de réduction, valent 77,37 kg.

5 oz sont égales à 5/16 de 1 lb. ou 0,3125 lb.

4/5 oz. = 0,80 oz ou 8/10 de 0,0625 = 0,05 lb.

0,3625 lb. = 0,45 kg.

77,82 kg.

4. **Bonifications.** — Des règles spéciales sont prévues pour le froment de La Plata, les froments autres que celui provenant de La Plata, le seigle, l'orge et l'avoine.

Froment La Plata. — Tout manquant doit être bonifié.

Si le poids naturel est garanti en livres par bushel, la bonification est calculée à raison de 1 1/4 % pour chaque livre jusque 2 lbs. Pour le manquant dépassant 2 lbs, mais ne dépassant pas 4 lbs, elle est de : 1 1/4 % par livre pour les deux premières livres et 2 % par livre pour les troisième et quatrième livres. Quand le manquant dépasse quatre livres, la bonification est déterminée par arbitrage.

Si le poids naturel est garanti en kilogrammes par hectolitre, la bonification est calculée à raison de 1 % par 1/2 kg. jusque 2 1/2 kg. Au-delà de 2 1/2 kg. et jusque 5 kg., la bonification est de 1 % par kg. pour les 2 1/2 premiers kg. et de 1,6 % par kg. à partir de 2 1/2 kg. jusque 5 kg. Au-delà de 5 kg. de manquant, la bonification est fixée par arbitrage.

Froments autres que Froment La Plata. — Il est admis une tolérance de 1 % du poids naturel garanti à l'embarquement pour la perte de poids subie au cours du voyage. Cette règle ne s'applique pas aux embarquements des ports de la Baltique ou de la Russie septentrionale. Tout manquant supérieur à cette tolérance de 1 % est bonifié sur les mêmes bases que celles prévues pour le Froment La Plata. Aucune tolérance n'est admise lorsque le poids a été garanti au débarquement. Quand deux poids sont indiqués, par exemple 61/62 lbs, seul est pris

en considération le poids inférieur (61) et la tolérance de 1 % est déduite de ce poids inférieur. Si le poids naturel est garanti en kilogrammes, par hectolitres, il est converti en livres anglaises par bushel en comptant 2,90789 hectolitres par quarter impérial, conformément à la table de réduction adoptée par la London Corn Trade Association.

Seigle. — La constatation de poids naturel se fait en commun par vendeur et acheteur à bord du vapeur à raison d'un hectolitre ou bushel de seigle sain par 100 unités de 480 lbs ou l'équivalent approximatif en poids étranger. La moyenne de ces constatations sert de base pour la détermination du poids moyen du chargement.

Si le poids a été garanti au débarquement, aucune tolérance n'est admise; s'il l'a été à l'embarquement, il est admis une tolérance de 1 %. Si le poids garanti est exprimé par deux poids, par exemple :

9 P 10 / 9 P 15, c'est la moyenne seule qui est prise en considération et aucune bonification n'est due si le poids est inférieur de 1 % à cette moyenne. Voici l'échelle des bonifications :

Si le déchargement a lieu dans le Royaume-Uni :

1 1/4 % du prix du contrat pour la 1re lb. manquante.
2 1/2 % du prix du contrat pour la 2e lb. manquante.
3 1/8 % du prix du contrat pr lb. pr tout manquant supérieur.

Si le déchargement a lieu sur le Continent :

1 % du prix du contrat pour le 1er kg. manquant.
2 % du prix du contrat pour le 2e kg. manquant.
2 1/2 % du prix du contrat pr kg. pr tout manquant supérieur.

Ces clauses ne sont pas applicables aux lots sur lesquels une bonification a été accordée pour conditionnement en vertu des règles dites « *Rye Terms* ».

Orge. — La constatation contradictoire du poids se fait, à la demande du réceptionnaire, à bord du navire par la pesée d'un hectolitre ou bushel par 100 unités de 400 lbs. ou l'équivalent approximatif en poids étranger. Si le poids a été garanti au débarquement, aucune tolérance n'est admise; s'il l'a été à l'embarquement, il est admis une tolérance de 1 %. Si le poids

garanti est exprimé par deux poids, par exemple 49/50 lbs., aucune bonification n'est due lorsque le poids constaté reste dans ces limites; mais lorsque le poids est inférieur au minimum garanti, la bonification doit être calculée sur base de la moyenne de ces deux poids (49 1/2). La tolérance de 1 % est déduite de la moyenne. Les bonifications diffèrent d'après l'importance du poids naturel garanti par contrat.

Jusque	49/50	lbs.		1/2	%	pr	la	1e	lb.	et		5/8	%	pr	la
»	50/51	»		5/8	»		»		»			3/4	»		»
»	51/52	»		3/4	»		»		»			7/8	»		»
»	52/53	»		7/8	»		»		»		1		»		»
»	53/54	»	1	1/8	»		»		»	1	1/2		»		»
»	54/55	»	1	3/8	»		»		»	1	3/4		»		»

2e	lb.	manquante.													
	»		»												
	»		»												
	»		»												
	»		»												
	»		»												

Si le manquant dépasse 2 lbs., la bonification est fixée par arbitrage et calculée sur tout le manquant. Lorsque le poids garanti par contrat dépasse 54/55 lbs., la bonification est tout entière fixée par arbitrage.

Avoine. — La constatation contradictoire du poids se fait, à la demande du réceptionnaire, à bord du navire, par la pesée d'un hectolitre ou bushel par 100 unités de 320 lbs. ou 304 lbs. ou l'équivalent approximatif en poids étranger. Si le poids a été garanti au débarquement, aucune tolérance n'est admise; s'il l'a été à l'embarquement, il est admis une tolérance de 1 %, sauf pour les expéditions des ports de la Russie septentrionale.

Si le poids garanti est exprimé par deux poids, par exemple 35/36 lbs., aucune bonification n'est due lorsque le poids constaté reste dans ces limites; mais lorsque le poids est inférieur au minimum garanti, la bonification doit être calculée sur base de la moyenne de ces deux poids (35 1/2). La tolérance de 1 % est déduite de la moyenne.

Lorsque le poids garanti par contrat est de 40 lbs. par bushel (ou son équivalent) ou plus et que le poids constaté est inférieur à 40 lbs., la bonification est calculée à raison de 3 pence par lb. manquante. Lorsque le poids garanti est inférieur à 40 lbs., la bonification est de 1 1/4 d. par lb. manquante. Lorsque le poids garanti est supérieur à 40 lbs. et que le poids constaté n'est pas inférieur à 40 lbs., le manquant est bonifié sur la base de 1 1/2 d. par lb. manquante.

5. Exemple. — Décompte de bonification pour manquant de poids naturel à une partie froment Danube.

2000 quarters à 30/. (trente schellings par quarter) £ 3.000.

Poids stipulé en contrat	65	lbs.
Freinte de route 1 %	0,65	
Poids naturel à délivrer	64,35	
Poids constaté 62.5.4/5= . . .	62,36	
Manquant	1,99	lb.

à 1 1/4 % par lb. sur 1,99 lb.

Soit à bonifier 2,48 % de £ 3.000 = £ 74.8.0.

Section IV. — CONDITIONS DES PRINCIPAUX CONTRATS.

Remarques préliminaires.

1. Généralités. — Les contrats les plus en usage sur le continent sont ceux relatifs aux affaires, par parcelles, en froment du Canada et des Etats-Unis, des Indes et de La Plata.

L'expression « London terms » (conditions de Londres) qui signifiait « poids total garanti, avaries de mer pour compte du vendeur, moins 2 % d'escompte pour l'acheteur et 1/2 % pour l'intermédiaire et moins 2 mois d'intérêt à 5 % l'an ou au taux de banque, si celui-ci est supérieur à 5 %, pour les cargaisons arrivées et trois mois pour les cargaisons sur livraison » n'est plus guère en usage.

L'expression « American terms » (conditions américaines) signifie poids garanti sous 1 %, sauf stipulation contraire; paiement moins les intérêts à 1/2 % au-dessous du taux publié par les banques, mais sans les 2 % d'escompte pour l'acheteur.

2. Intérêts. — Lorsque les factures ou décomptes sont établis en monnaie anglaise, les mois se calculent toujours à leur nombre exact de jours, et l'année est comprise à 365 ou 366 jours, suivant le cas. Il n'est donc pas possible de faire usage des diviseurs fixes dans des calculs, soit qu'ils s'appliquent aux comptes courants ou aux factures ou décomptes.

3. **Rupture du contrat.** — Il arrive que les intéressés soient impuissants à faire honneur à leurs engagements. La partie lésée pourra, en ce cas, réclamer des dommages-intérêts. Le prix de résiliation sera fixé d'après la valeur du jour à la date extrême à laquelle pouvait se faire l'embarquement ou à laquelle le vendeur pouvait présenter les documents.

Si, avant le délai fatal, le vendeur déclare qu'il ne pourra exécuter la convention, l'acheteur peut, aussitôt, se couvrir d'une marchandise remplissant les conditions du contrat.

Mais si, d'autre part, l'acheteur ne peut lever les documents, il est loisible au vendeur de mettre la marchandise immédiatement au marché.

Dans les deux cas, toute différence est exigible au comptant.

4. **Observations.** — Toutes ces conditions générales et celles particulières qui suivent régissent d'ordinaire les contrats c.i.f., mais il va sans dire que des modifications peuvent y être introduites pour chaque affaire, moyennant convention préalable.

I. — INDES.

A. — CONDITIONS GÉNÉRALES.

Voici les stipulations essentielles du contrat en usage pour les ventes de froments des Indes : les affaires s'entendent, quantité 2 % de plus ou de moins que la quantité nominale du contrat; prix, coût, fret et assurance par 480 lbs, sans escompte; poids net délivré; déchargement suivant les usages du port et les clauses du connaissement.

Le paiement doit se faire à Londres dans les sept jours après la réception de la facture, sous déduction des intérêts, pour le terme non échu de trois mois de la date du connaissement, au taux de banque du jour où se fait le paiement (mais à un taux non inférieur à 5 % par an) en échange des connaissement et police d'assurance. (1) Il est à remarquer

(1) En pratique, les documents restent entre les mains du banquier jusqu'à l'arrivée du navire. Le nombre de jours d'intérêts à décompter est réduit proportionnellement.

toutefois qu'en dépit des conditions des formulaires imprimés, les vendeurs stipulent d'ordinaire que le paiement doit se faire contre documents de mer, au moment de l'arrivée du navire ou avant celle-ci et sous déduction des intérêts à 1/2 % par an au-dessus du taux admis par les principales banques de Londres pour les dépôts à court terme, et ce pour la partie non écoulée des 90 jours à compter de l'arrivée des connaissements à Londres. La facture provisoire, avec le nom du navire, le nombre de sacs et la date du connaissement, doit être envoyée par le premier vendeur à son acheteur dans les sept jours de l'arrivée du connaissement original à Londres et en tout cas pas plus tard que 30 jours de la date du connaissement, sauf si l'arrivée du courrier a été retardée par une circonstance imprévue. L'acheteur a la faculté d'effectuer un dépôt de marges de l'importance convenue par contrat dans les sept jours de la réception de la facture et le solde à l'arrivée du navire ou à l'expiration du prompt, suivant que l'un ou l'autre arrive en premier lieu.

B. — CONDITIONS SPÉCIALES POUR L'ANALYSE.

1. **Impuretés tolérées.** — Par « impuretés », on entend la poussière, les graines oléagineuses et tous les autres corps étrangers, à l'exception de l'orge, des pois et autres légumineux traités à part sur les bases ci-après :

2. **Bonifications.** — A. — Le pourcentage en orge, pois et autres fourrages, jusqu'à concurrence de 2 %, doit être pris et payé comme le froment ; toute quantité dépassant 2 % doit être bonifiée par le vendeur à la moitié de la valeur c.i.f. du froment lors de l'arrivée du vapeur.

B. — Le pourcentage de poussière, graines oléagineuses et autres corps étrangers, jusqu'à 2 1/4 %, doit être bonifié par le vendeur à la valeur c.i.f. du froment lors de l'arrivée du vapeur.

Au-dessus de 2 1/4 % d'impuretés, les acheteurs ont droit :

1° A la bonification simple, jusqu'à concurrence de 2 1/4 % ;

2° A une bonification calculée au double pour tout pourcentage dépassant la limite de 2 1/4 %.

3. **Détermination des pourcentages.** — Dans le but de déterminer les pourcentages, l'acheteur ou son représentant a le droit de choisir une balle par mille. On ne choisira pas moins de cinq balles et pas plus de soixante balles de chaque marque séparée, à l'exclusion de toute partie de blé de telle marque restant invendue pour compte des chargeurs.

Après le choix, les balles doivent être enfermées dans des enveloppes imperméables à la poussière (dust-proof) ; celles-ci doivent être ensuite cachetées par l'acheteur et le vendeur ou leurs représentants, au moment du déchargement, et envoyées ainsi à la London Corn Trade Association.

On ne fait qu'une analyse des balles de la même marque de chaque navire (à l'exclusion du blé que le chargeur pourrait avoir invendu dans le vapeur) et chaque réceptionnaire de cette marque doit se référer au résultat de cette analyse.

Le certificat d'analyse de l'Association ou de son expert dûment agréé est final.

4. **Echantillonnage, analyse et frais.** — Les balles prélevées comme échantillons de la partie, conformément au contrat, sont envoyées sans délai à la London Corn Trade Association ou à toute personne ou société agréée et autorisée par elle. Aussi vite que possible, après la réception de ceux-ci, tout le contenu des balles est passé par une machine approuvée, contrôlée par la London Corn Trade Association ou par toute personne ou société agréée et autorisée par elle et il en est pris un échantillon de grandeur convenable, qui est analysé par l'Association ou son préposé aux analyses.

Les balles et leur contenu prélevés pour cette analyse et cet échantillonnage sont répartis au prorata et déduits en facture finale ; ces balles et leur contenu, après échantillonnage, restent pour compte du vendeur.

Du froment restant, les mêmes personnes autorisées tamisent et cachètent des échantillons et en expédient un à la London Corn Trade Association, pour former le « standard », un autre

au vendeur et un autre à l'acheteur, pour les arbitrages éventuels. Un échantillon non cacheté est également envoyé à chaque acheteur, pour qu'il puisse examiner la qualité.

Les frais d'analyse, ainsi que les frais occasionnés par l'échantillonnage ou l'envoi des échantillons à l'analyse, sont payés moitié par le vendeur et moitié au prorata, par les acheteurs de la même marque.

Voici comment l'on procède dans la pratique :

Le représentant du chargeur envoie les sacs-échantillons à la London Corn Trade Association dont l'analyste fait passer le contenu des sacs par un appareil spécial à trémie et à tamis qui sépare la poussière des grains et *réduit* l'échantillon moyen au dixième de son poids primitif. La poussière s'accumule dans un vase gradué, où il suffit de lire un chiffre pour connaître le pourcentage de la poussière. L'analyse proprement dite (blé, orge, graines oléagineuses, pierres, etc.) se fait sur la partie ainsi nettoyée et réduite, recueillie dans un autre récipient. La réduction des échantillons, suivant le procédé décrit, entraîne des frais (connus sous le nom de « cost of reducing samples »).

A ces frais viennent s'ajouter ceux de l'analyse proprement dite, de l'envoi des sacs-échantillons à Londres et d'autres menus frais. D'ordinaire c'est le chargeur ou son représentant qui les débourse et, en facture finale, en porte la quote-part en charge à l'importateur.

5. Quantité sur laquelle porte la bonification. — Le Comité exécutif a, en outre, recommandé aux arbitres de baser leurs sentences arbitrales, relatives aux bonifications à payer pour la *qualité*, en tenant compte des considérations ci-après : Toutes bonifications doivent être calculées sur le poids net du froment délivré, plus 2 % d'orge et/ou de légumineux autorisés par le contrat ; mais si la partie délivrée contient moins de 2 % d'orge et/ou légumineux, le poids de ces derniers est ajouté au poids du froment. Donc, la bonification pour la qualité n'est due que sur le froment pur, plus 2 % d'orge, etc., à moins que ce pourcentage n'atteigne pas 2 %, et dans ce cas la bonification se calcule sur le froment pur, plus tout le pourcentage de l'orge.

Voici trois exemples :

I. — Pourcentage de froment . . . . 94,60 %
» d'orge . . . . . 2,— »
96,60 »

La bonifcation due pour la *qualité* sera calculée sur 96,60 % de la quantité nette et saine délivrée.

II. — Pourcentage de froment . . . . 94,60 %
» d'orge . . . . . 1,20 »
95,80 »

La bonification due pour la *qualité* sera calculée sur 95,80 % de la quantité nette et saine délivrée.

III. — Pourcentage de froment . . . . 93,60 %
» d'orge . . . . . 3,20 »
96,80 »

La bonification due pour la qualité sera calculée sur 95,60 % de la quantité nette et saine délivrée.

II. — PERSE.

Le blé Perse se traite par 492 lbs aux conditions du blé Calcutta.

III. — AUSTRALIE.

Le froment Australie se traite d'ordinaire sur les échantillons « standards », établis en Australie et adoptés par la London Corn Trade Association ou la Liverpool Association, suivant la place où l'arbitrage doit éventuellement avoir lieu. L'unité est de 480 lbs. Pour les voiliers une latitude de 5 % est admise sur la quantité du contrat, tout excédent ou manquant jusqu'à concurrence des 5 % suivants devant être décompté sur la base du prix c.i.f. de la date du connaissement. Le prix s'entend brut, y compris le fret et l'assurance. Le grain doit être chargé dans de bons sacs marchands, qui seront pesés et payés comme

froment. S'il s'agit d'une cargaison complète, le navire doit décharger suivant les coutumes du port.

Paiement au comptant à Londres en échange des documents d'embarquement à ou avant l'arrivée du navire dans le port de débarquement, sous déduction des intérêts à 1/2 % l'an au-dessus du taux pour les dépôts à court terme publié par les principales maisons de banque de Londres, ce pour le terme non échu de 63 jours à compter à partir de l'arrivée des documents à Londres, mais en tout cas au plus tard trois jours avant l'échéance, ou bien, au choix du vendeur, paiement par acceptation de traite domiciliée à Londres à 60 jours de l'arrivée du connaissement à Londres.

L'acheteur a la faculté de lever les documents avant l'échéance de la traite sous déduction du même escompte. Tout manquant sur le poids mentionné dans le connaissement est payé par le vendeur et tout excédent est payé par l'acheteur sur la base du prix du contrat. Il n'est rien bonifié pour l'excédent de poids causé par eau de mer au cours du voyage.

Les parcelles par vapeur se traitent aux mêmes conditions, sauf que la latitude pour la quantité est de 2 %, le vendeur pouvant en outre charger 3 % de plus ou de moins au prix c.i.f. de la date du connaissement.

Pour les cargaisons par vapeur, la latitude est de 2 % au prix du contrat et 8 % au prix c.i.f. de la date du connaissement.

IV. — CALIFORNIE.

Le froment Californie se traite sur échantillon ou sur certificat final. L'unité est de 480 lbs ; le prix comprend le fret et l'assurance, ainsi que les sacs qui sont pesés et payés comme blé. Le navire doit recevoir des ordres à Colon s'il emprunte la voie du canal de Panama.

Tout manquant sur le poids du connaissement doit être bonifié par le vendeur, comme tout excédent doit l'être par l'acheteur. La latitude pour l'excédent ou le manquant est de 5 % au prix du contrat et de 5 % supplémentaire à décompter au prix c.i.f. du jour de l'embarquement. Pour les parcelles, les lati-

tudes sont de 2 % et de 3 %. La facture provisoire avec le nom du navire, le poids et la date du connaissement doit être remise à l'acheteur dans les dix jours de la date du connaissement.

Paiement au comptant à Londres en échange des documents d'embarquement à ou avant l'arrivée du navire sous déduction des intérêts à 1/2 % l'an au-dessus du taux publié par les principales banques de Londres pour les dépôts à court jour, ce pour le terme non échu de 33 jours si l'embarquement a eu lieu dans un port du Pacifique, et de 10 jours s'il a eu lieu dans un port de l'Atlantique ou du Golfe à compter de l'arrivée du connaissement à Londres, ou bien, au choix du vendeur, paiement par acceptation de traite domiciliée à Londres à 30 jours de la date de l'arrivée du connaissement à Londres si l'embarquement a eu lieu dans un port du Pacifique et à 7 jours s'il a eu lieu dans un port de l'Atlantique ou du Golfe. Le paiement ne se fera en aucun cas plus tard que trois jours ouvrables avant le « prompt ». Il ne sera rien payé pour l'excédent de poids causé par l'eau au cours du voyage. Dans ces voyages, comme dans ceux relatifs aux cargaisons de l'Australie, les conditions de conditionnement sont « tel quel », c'est-à-dire que l'acheteur prend réception de la cargaison telle qu'elle se présente, excepté si le navire est en bois, et dans ce cas, toute avarie de mer reste pour compte du vendeur. Le navire décharge suivant les coutumes du port ; le poids du chargement est constaté en pesées de 5 sacs ou d'au moins 5 cwts (hundredweights, 1 cwt=50 3/4 kilogr.) par pesée, ou, au choix de l'acheteur, par pesées égales d'au moins 260 lbs ou de 100 kg. si le déchargement a lieu dans un port du Continent. Tant dans ce contrat que dans les autres contrats similaires, il est stipulé que si vendeur et acheteur y consentent, le grain peut être pesé par balance à trémie (hopper scale), moyennant une bonification de 2 lbs par 2000 lbs.

V. — OREGON ET WASHINGTON.

Le froment de ces provenances se traite sur échantillon ou sur certificat final. Il se vend par 480 lbs ; les conditions de paiement, etc., sont identiques à celles relatives au blé Californie.

VI. — CHILI.

Le froment Chili se traite sur un « standard » adopté par la London Corn Trade Association. L'acheteur ne peut refuser la marchandise pour infériorité de qualité, mais a droit à une réduction du prix. Le grain doit être chargé en vrac et ou en sacs et dans ce dernier cas les sacs doivent être pesés et facturés comme grain. Pour les navires passant par le canal de Panama le port d'ordres est Colon ; pour les autres, on se réfère à la charte-partie.

Paiement au comptant, en échange des documents d'expédition, sous déduction des intérêts à 1/2 % au-dessus du taux appliqué par les principales banques de Londres aux dépôts à court jour, ce pour le terme non échu de 33 jours de l'arrivée du connaissement à Londres ou bien, au choix du vendeur, par acceptation de l'acheteur à 30 jours de l'arrivée du connaissement à Londres ; en tout cas, le paiement doit avoir lieu trois jours ouvrables avant l'expiration du terme. Les acheteurs ont la faculté de lever les documents avant l'échéance de la facture, sous déduction du même escompte. L'application avec le nom du navire, la date du connaissement et la quantité approximative embarquée doit être remise par le vendeur au plus tard dix jours après la date du connaissement.

Quant au conditionnement, les stipulations sont les mêmes que pour les autres froments blancs.

VII. — CANADA ET ETATS-UNIS.

Le froment se vend par 480 lbs, sauf stipulation contraire, d'ordinaire sur certificat officiel d'inspection, qui est final quant à la qualité mais non quant au conditionnement. Pour les cargaisons, la latitude pour la quantité est de 2 % plus ou moins que la quantité du contrat ; pour les parcelles, la latitude est de 2 %. En outre, les chargeurs peuvent embarquer 8 % pour les cargaisons et 3 % pour les parcelles, en plus ou en moins que la latitude de 2 % et ce, à la valeur du froment à la date du connaissement. La balance à trémie de 2000 lbs avec un bon poids de 2 lbs est facultative si les parties y consentent.

Dans toutes les ventes, le poids total est garanti au débarquement. Les parcelles en destination de Londres doivent être déchargées dans un des bassins usuels et tout allègement porté en compte par le navire est à charge du vendeur.

Le paiement pour les parties destinées au Continent n'est pas prévu au contrat d'une manière *ne varietur*, mais il doit se faire avant midi le lendemain ouvrable du jour où les documents ont été présentés. Pour les parties destinées au Royaume-Uni, le paiement s'entend au comptant à Londres en échange des documents à l'arrivée ou avant l'arrivée du navire, moins 1/2 % d'escompte par an au-dessus du taux pour les dépôts à court jour publié par les banques de Londres, pour le terme non échu de sept jours, de l'arrivée du connaissement à Londres, pour les ports situés au nord de Baltimore, celui-ci inclus, quatorze jours pour les ports de la Virginie et trente jours pour tous les autres ports au sud de la baie de Chesapeake, ou bien, au choix du vendeur ou du chargeur, aux mêmes échéances que celles ci-dessus, mais le paiement ne se fera en aucun cas plus tard que le « prompt ». L'avis d'application doit être donné dans les sept jours après la date du connaissement.

VIII. — DANUBE ET MER NOIRE.

Le froment de ces régions se traite généralement f.a.q. quoiqu'il se vende aussi assez fréquemment sur poids naturel garanti en bushels. Le froment Danube se vend par 480 lbs, le froment russe par 492 lbs. Les stipulations relatives au conditionnement sont : avaries de mer pour compte du vendeur. Le vendeur peut embarquer 2 % de plus ou de moins et, en outre 8 % pour les cargaisons et 3 % pour les parcelles de plus ou de moins que la quantité du contrat, excédent ou manquant à régler au prix du jour de la date du connaissement ; ce prix sera fixé par arbitrage, s'il y a lieu.

Paiement au comptant à Londres dans les sept jours de la réception de la facture, moins 2 % (d'ordinaire) et moins les intérêts pour la période non échue de trois mois de la date du connaissement à 5 % par an, ou au taux de banque, si celui-ci dépasse 5 %, en échange des documents.

IX. — LA PLATA.

1. Qualités. — Les contrats pour cette provenance, comme d'ailleurs tous les contrats, sauf celui des Etats-Unis et du Canada, furent modifiés en août 1922.

Les froments La Plata se traitent f. a. q. et sur poids naturel; vers la fin de la campagne, ils se traitent aussi sur échantillon. Les maïs se vendent presque toujours f.a.q. (qualité bonne moyenne de la saison à l'époque et au lieu d'embarquement).

2. Prix. — Le prix s'entend par quarter de 480 lbs. Si la marchandise est logée en sacs, le poids doit être compris brut pour net, sauf stipulation contraire.

3. Latitude. — La latitude pour les *cargaisons* par voiliers ou vapeurs est de 2 %. Mais le vendeur a le droit de livrer en outre 8 % de plus ou de moins que la latitude prévue, ces 8 % étant à facturer à la valeur du jour de la date du connaissement.

Lorsqu'il s'agit de *parcelles*, la latitude est également de 2 % en plus ou en moins, à facturer au prix du contrat. Toutefois, la latitude supplémentaire à facturer à la valeur c.i.f. du jour de la date du connaissement n'est plus de 8 %, mais de 3 %.

Au surplus, il est à remarquer que la valeur de cet excédent ou de ce manquant est celle que le grain a au moment de son *embarquement*, alors que, suivant les conditions d'Anvers, la base pour la bonificatin éventuelle s'établit sur le prix de la marchandise *à la date de l'arrivée du navire*.

4. Destination des voiliers. — Le vendeur ristourne 1/- par tonne à l'acheteur, si ce dernier lui fait connaître la destination définitive du voilier avant la signature des connaissements.

5. Réduction des poids. — Pour toutes les cargaisons en destination de ports continentaux, la réduction éventuelle des poids anglais se fait sur la base de 2.240 lbs = 1.016 kilogrammes, quel que soit le port de destination.

6. Paiement. — Les contrats La Plata prévoient 4 modes de paiement différents, selon qu'il s'agit de parcelles ou de cargaisons, de déchargement en Angleterre ou sur le continent.

1° Pour les parcelles destinées au continent, le paiement n'est pas mentionné, car ce paiement se fait à des conditions assez variables, dépendant soit des usages de la Chambre arbitrale ou des exigences particulières des exportateurs.

2° Pour les cargaisons par voiliers, le paiement doit se faire dans les 5 jours après l'arrivée du navire au port d'ordres et notamment sous déduction des intérêts à 1/2 % par an au-dessus du taux publié par les principales banques de Londres pour les dépôts à court jour ; les intérêts sont à calculer pour le terme non échu de 90 jours de l'arrivée des documents en Europe. Le vendeur a toutefois la faculté de faire accepter par l'acheteur des traites domiciliées à Londres, à 90 jours de l'arrivée des documents en Europe ; en aucun cas, le paiement ne peut se faire plus tard que l'échéance des traites.

3° Pour les cargaisons par vapeurs, le paiement s'entend au comptant à Londres, à l'arrivée ou avant l'arrivée du navire au port de débarquement, mais pas plus tard que 14 jours après la réception de la facture, sous déduction des intérêts, comme il est dit ci-dessus.

4° Pour les parcelles en destination de l'Angleterre, on paie au comptant à Londres, à l'arrivée ou avant l'arrivée du vapeur, sous déduction des intérêts, au taux et pour le terme, à la limite extrême, prévus pour le paiement des cargaisons par voiliers. (Voir 2°.)

7. **Connaissements et assurance.** — Les clauses d'allègement, de grève et de glace Danube, Mer Noire 1890 et les clauses de grève La Plata 1908 font partie de ces contrats. L'assurance doit être couverte aux conditions du Lloyd's et avec la clause F.P.A. de la police de Londres, pour le montant de la facture, majoré de 2 % et avec la clause des risques de guerre aux conditions L.C.T.A. (London Corn Trade Association). C'est-à dire que si la prime pour risque de guerre est supérieure à 1/2 %, l'excédent est à charge de l'acheteur.

8. **Frais d'allègement.** — Les frais d'allègement en conformité avec les clauses de la charte-partie Danube, Mer Noire,

1890, sont à payer *prorata* par tous les réceptionnaires, proportionnellement à l'importance de leurs connaissements, mais ces frais doivent être remboursés par les vendeurs en factures finales.

9. Manquant au débarquement. — Tout manquant constaté au débarquement doit être bonifié par le vendeur à l'acheteur, les contrats stipulant actuellement tous « full out-turn ».

10. Rye terms. — Par la clause « Rye terms », il faut entendre que le grain avarié par eau de mer ou de toute autre manière, excepté « country damaged » (voir vocabulaire), doit être pris par l'acheteur moyennant bonification à fixer par arbitrage à Londres ; des échantillons de la partie doivent être pris et cachetés contradictoirement par les représentants des vendeur et acheteur au port de débarquement.

11. Avaries. — D'après tous les contrats pour grains « tale quale », les avaries communes survenues antérieurement à la date du contrat sont pour compte du vendeur.

D'après les contrats « Rye terms », les avaries sont pour compte du vendeur, mais l'acheteur doit en prendre réception moyennant bonification. L'acheteur doit remettre au vendeur, lors du paiement de la facture finale, la police d'assurance et éventuellement la police pour augmentation de valeur.

12. Application. — Pour les *cargaisons*, l'application doit être faite dans les 10 jours de la date des connaissements ; pour les *parcelles*, dans les 14 jours de cette date.

13. Facture provisoire. — Elle doit être remise à l'acheteur par l'agent du vendeur, en Europe, dans les 7 jours qui suivent celui de l'arrivée des documents en Europe.

14. Différence de qualité. — Voici une stipulation très importante. Si, de l'avis des arbitres, la différence de qualité entre la marchandise livrée et le standard *n'atteint pas 1/2 % du prix du contrat, aucune* bonification pour qualité n'est due, mais si la différence atteint ou dépasse 1/2 %, une bonification pour *toute la moins-value* est accordée. Cette clause s'applique à tous les grains traités sur le contrat La Plata.

15. **Arbitrage.** — La demande d'arbitrage pour la qualité et/ou le conditionnement se fait dans les 10 jours de la fin du déchargement ; mais il ne doit être procédé à l'arbitrage que dans les 28 jours (dans les 7 jours pour le conditionnement) de la fin du déchargement ou de la publication, dans les journaux spéciaux, que le standard respectif a été ou ne sera pas fait, selon qu'il s'agit de vente sur échantillon ou de vente f.a.q.

16. **Arbitrage partiel.** — Autre point important : les arbitres peuvent, s'ils jugent que les circonstances l'exigent, rendre une sentence partielle, se réservant de régler certaines questions soulevées à l'arbitrage par une ou plusieurs sentences ultérieures.

Au cas où une seule sentence est rendue pour plusieurs acheteurs et vendeurs, la demande d'appel introduite par un d'entre eux produit le même effet que si tous les intéressés avaient introduit pareille demande. Dans les ventes « Rye terms », il n'y a pas d'appel pour le condititonnement.

X. — MAIS.

Le maïs de toutes les provenances se vend par 480 lbs. Le maïs Danube se traite aux conditions de Londres ; le maïs La Plata, « Rye terms » ou « tel quel » ; le maïs Amérique aux conditions « American Rye terms ».

Les conditions « Rye terms » doivent être comprises comme suit :

« Une légère chaleur sèche n'endommageant pas le grain, ne pourra donner lieu à réclamation, mais toute partie avariée par eau de mer ou de toute autre façon sera reçue par l'acheteur moyennant bonification, excepté pour le grain « country damaged » (grain endommagé sur les champs, sans que ses propriétés aient souffert), bonification à calculer en pourcentage sur le prix du contrat et à fixer par les arbitres à Londres ». (1)

(1) La clause « Rye terms » dans les contrats américains est différente de la clause usuelle « Rye terms » en ce que, dans les contrats américains, la moins-value causée par fortune de mer n'incombe pas au vendeur ; l'acheteur supporte donc toute perte provenant de l'avarie par eau de mer. Cette perte lui sera évidemment remboursée si les clauses de la police d'assurance la mettent à charge des assureurs.

Des échantillons sont pris et cachetés contradictoirement au port de débarquement par les agents des vendeur et acheteur.

Le vendeur a la faculté de charger, pour le maïs Danube et Mer Noire, 2 % de plus ou de moins et, en outre, 8 % de plus ou de moins ; le prix de ce dernier excédent ou manquant sera fixé par arbitrage, s'il y a lieu.

XI. — ORGES.

L'orge Californie se vend par 448 lbs sur échantillon. L'embarquement se fait en sacs pesés et payés comme orge. Les conditions de paiement, les méthodes de déchargement et autres conditions sont identiques à celles en vigueur pour le froment Californie.

Les orges Danube et Russie se traitent f.a.q. ou sur échantillon, par 480 lbs. On adopte généralement ce qu'on est convenu d'appeler la « convention de Bristol », aux termes de laquelle le vendeur bonifie toute teneur en corps étrangers supérieure à 3 % ; les frais d'analyse sont supportés par moitié par les deux parties.

Paiement dans les sept jours de la réception de la facture, sous déduction de l'escompte pour le terme non échu de trois mois de la date du connaissement, à 5 % ou au taux de banque du jour de réception de la facture si celui-ci est supérieur à 5 %. Pour les cargaisons arrivées, l'intérêt n'est que pour 2 mois.

XII. — AVOINES.

Les avoines noires et blanches Libau et Saint-Pétersbourg f.a.q. sont traitées par 304 lbs ou, si un poids naturel de 40 lbs au plus est garanti, par 320 lbs.

Avoines Russie du Sud et Danube, par 304 lbs.

Avoines noires Suède, par 336 lbs.

Avoines noires Irlande, par 304 lbs.

Avoines Etats-Unis et Canada, par 320 lbs, sur certificat d'inspection.

Dans les Libau blanches f.a.q., on admet une teneur en

corps étrangers de 5 % ; dans les Libau noires f.a.q. 5 % d'impuretés et 15 % d'avoines blanches.

Dans les avoines Russie du Sud et Danube, il peut y avoir 5 % de corps étrangers. Dans les Libau blanches f.a.q. 40 lbs, on ne tolère habituellement que 3 %.

Le paiement, pour les avoines Russie du Nord, s'entend net, sous déduction des intérêts à 5 % pour le terme non échu de trois mois de la date du connaissement.

Pour les avoines Russie du Sud et Danube, les conditions sont : déduction de 2 1/2 % d'escompte et des intérêts à 5 % l'an pour le terme non échu de 3 mois.

Pour les avoines Suède, le paiement se fait au reçu de la facture, sous déduction des intérêts à 5 % pour 3 mois.

Les avoines Etats-Unis et Canada se traitent aux conditions de paiement américaines.

§ 6. — *Arbitrages.*

1. **Arbitrages en première instance.** — Le principe adopté par la London Corn Trade Association, en ce qui concerne les différends entre vendeurs et acheteurs, consiste à laisser à ces derniers la plus grande liberté d'allures dans le règlement à l'amiable des questions litigieuses. En vertu des dispositions de ses contrats, l'Association n'intervient qu'en toute dernière instance, soit qu'une partie refuse de désigner son arbitre, soit qu'il y ait lieu à un arbitrage d'appel. Voici les usages en vigueur.

Les arbitres de première instance sont désignés par les intéressés. Si l'une des parties refuse de désigner son arbitre en temps utile, l'autre partie agira seule, c'est-à-dire qu'elle fera arbitrer d'office. Si deux arbitres ont été désignés, ils nommeront un troisième arbitre, ou « *umpire* », au cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur la sentence à rendre. Le coût de la sentence arbitrale sera mis à la charge de l'une ou de l'autre partie à la discrétion des arbitres ou du tiers-arbitre, respectivement des arbitres d'appel, en cas d'appel. Si les intéressés ont recours au Comité exécutif pour la désignation des arbi-

tres, ils devront payer la somme de £ 3.3.— préalablement à cette désignation.

2. **Arbitrages d'appel.** — Quarante membres sont nommés au scrutin pour former le « Comité d'appel » ; celui-ci déléguera cinq de ces membres pour connaître des arbitrages d'appel. Ces arbitres confirmeront la première sentence arbitrale leur soumise, à moins que *quatre* (jadis trois) d'entre eux ne votent sa modification.

La sentence, ainsi rendue, est signée par le président du collège des arbitres ayant eu connaissance de la cause ; cette sentence est finale à tous égards. Les arbitres ayant rendu le jugement en première instance peuvent, devant le Comité d'appel, exposer le différend pour compte de leurs commettants respectifs.

3. **« Statement of the case ».** — Les intéressés peuvent également avoir recours aux tribunaux ordinaires pour faire trancher les questions de principe. Ils demandent à cette fin le « *Statement of the case* ».

§ 7. — *Frais.*

1. **Frais de constatation du poids naturel.** — Le tarif des frais adopté par la London Corn Trade Association pour la constatation du poids naturel des blés est :

Jusqu'à	1000 tonnes	£ 1. 1.0
de 1001 à	2000 tonnes	» 2. 2.0
de 2001 »	3000 tonnes	» 3. 3.0
de 3001 »	4000 tonnes	» 4. 4.0
au-delà de	4000 tonnes	» 5. 5.0

Ces frais sont supportés par moitié par le vendeur et l'acheteur.

2. **Frais d'analyse.** — A Londres, les frais d'analyse pour les *blés* sont de 1 penny par 10 quarters, plus un droit fixe de £ 1.1.-. Voici le tarif spécial pour l'analyse de tous grains des Indes.

Quantité	Frais de réduction des échantillons	Frais d'analyse
100 T.	£ 1.12.0	£ 1.11.0
200 »	» 3. 3.0	» 2. 2.0
300 »	» 3. 6.0	» 3. 0.0
500 »	» 4. 8.0	» 4. 0.0
1000 »	» 6. 0.0	» 4.10.0
2000 »	» 6.12.0	» 6. 0.0
3000 »	» 7. 7.0	» 7. 7.0
4000 »	» 8. 8.0	» 8. 8.0
5000 »	» 9. 9.0	» 9. 9.0
5000 »	» 10.10.0	» 10.10.0

Le tarif des frais d'analyse pour *les orges, fèves et pois,* s'établit comme suit :

pour toute quantité jusque	525	qrs.		£ 1.15.0.
de 525 qrs.	» 1050	»		» 3.0.0.
» 1050 »	» 2550	»		» 3.10.0.
» 2550 »	» 3050	»		» 4. 0.0.
» 3050 »	» 4050	»		» 4.10.0.
» 4050 »	» 5050	»		» 5. 0.0.
» 5050 »	» 6050	»		» 5.10.0.

au-delà de 6050 : £ 1.10.0 plus 15/— par 1000 qrs.

Analyse complexe mentionnant à part tous autres grains, etc., et déchets (dirt) : £ 1.1.0 extra.

Pour les *avoines*, les frais sont de :

pour toute quantité jusque	525	qrs.		£ 1.1.0.
de 525 qrs.	» 1050	»		» 2.2.0.
» 1050 »	» 1575	»		» 3.3.0.
» 1575 »	» 2550	»		» 3.10.0.

Au-delà de cette quantité, il faut appliquer le tarif prévu pour les orges.

Analyse complexe comportant la séparation en avoines blanches et avoines noires : £ 1.1.0 extra.

3. **Frais d'arbitrage.** — Voici le tarif des frais d'arbitrage *recommandé* aux arbitres, lorsqu'ils sont nommés par le Comité exécutif ou autrement, qu'il s'agisse de *qualité* ou de *conditionnement.*

Grains des Indes anglaises :

jusque	400 tonnes,	chaque arbitre	£ 2.2.0
de 401 à	600 »	»	» 3.3.0
» 601 »	1250 »	»	» 4.4.0
» 1251 »	3000 »	»	» 5.5.0
» 3001 »	4500 »	»	» 6.6.0
» 4501 »	6000 »	»	» 7.7.0

Tous autres grains :

jusque	1500 units (1),	chaque arbitre	£ 2.2.0
de 1501 »	3000 »	»	» 3.3.0
» 3001 »	6000 »	»	» 4.4.0
» 6001 »	15000 »	»	» 5.5.0
» 15001 »	20000 »	»	» 6.6.0
» 20001 »	25000 »	»	» 7.7.0

Les frais sur des *questions techniques* sont à la discrétion des arbitres intéressés. Toutefois, en général, on prend comme base les tarifs ci-dessus, c'est-à-dire, suivant le cas, le tarif pour les blés des Indes ou le tarif pour les autres provenances ; cependant avec un minimum de £ 2.2.0.

Si la solution est malaisée et nécessite des recherches, les frais d'arbitrage s'éléveront à £ 3.-.-, 4.-.-, 5.-.-, etc., sans égard à la quantité.

4. Frais d'award forms, usage de standards et des locaux. *Awards forms.* — Formules de sentence :

Prix pour les membres	10/—.
» non-membres	20/—.
Standards (pour tous les grains) :	
n'excédant pas 3000 *units* (1)	5/—.
excédant 3000 *units*	10/—.

Usage des locaux. — Lorsque les échantillons de délivraison sont examinés et qu'un arrangement à l'amiable intervient sans prononcé de sentence arbitrale, les frais sont de :

Pour toute quantité n'excédant pas 3000 *units*	5/—.
excédant 3000 *units*	10/—.

Dans ces arrangements, il n'intervient ni arbitrage ni award ; les seuls frais 5/— et 10/— sont réclamés par la London Corn Trade Association pour usage des standards et des locaux où les échantillons sont examinés.

(1) L'*unit* est une unité de vente variable suivant la nature et la provenance de la marchandise. Pour les grains traités sur contrat de Londres, elle est établie en quarter de 480, 492, 500 lbs., etc.

CHAPITRE V. — LIVERPOOL.

Le marché de céréales. — Le marché de céréales de Liverpool a une grande importance et il s'y conclut un nombre considérable de transactions sur la base des formules de contrat de la *Liverpool Corn Trade Association* qui sont au nombre de quarante-deux, mais dont seulement quelques-unes sont actuellement en usage. Cette Association comprenait au 31 mars 1923 290 membres, représentant 168 firmes. Le solde bénéficiaire de l'exercice, y compris le report précédent, s'élevait à environ £ 12.000.—. Comme sur le Continent on traite les affaires c.i.f. plus aux conditions des contrats de Londres qu'à celles de Liverpool, nous passons immédiatement à l'étude du marché à terme de Liverpool. Celui-ci présente pour le Continent certains avantages sur les marchés à terme américains, notamment de se trouver plus à sa portée, de se tenir aux mêmes heures et d'être dans l'ensemble sous les mêmes influences.

L'organisation du marché à terme de Liverpool s'écarte assez sensiblement de celle des marchés américains pour mériter que nous traitions cette question en détail. Le marché à terme fut fermé le 1er août 1914; il se rouvrit pour le maïs au mois de mars 1920 et pour le froment au mois d'avril 1921. Le froment y joue le rôle principal ; nous nous occuperons particulièrement de celui-ci et nous contenterons de signaler qu'il y a pour le maïs deux contrats à terme distincts, un pour le maïs bigarré américain et un autre pour le maïs Plata jaune.

1. Signification d'une cotation. — Prenons donc une cotation froment à 8 sh 1 7/8 d.; que signifie-t-elle ? En résumé : elle représente, à une date déterminée, le prix en schellings, pence et fraction de penny, de 100 lbs des froments décrits plus loin, et pour une quantité minimum de 4.800 centals (de 100 lbs), à délivrer sur un terme déterminé.

Le vendeur peut livrer, à son choix et sous certaines réserves, une des qualités de froment suivantes :

I. Froments nord-américains :

1. *Spring wheat* (froment de printemps).

Si le froment est du type « Manitoba », il doit avoir un poids naturel de 60 lbs.

S'il est du type « northern » (récolté aux Etats-Unis), il doit peser 59 lbs.

Tous les autres types de froments de printemps doivent peser au moins 60 lbs.

2. *Soft winter wheat* (froment tendre d'hiver) sans ail, d'un poids de 61 lbs.

3. *Hard winter wheat* (froment dur d'hiver) pesant au moins 60 1/2 lbs.

II. Froment de l'Argentine :

1. Du type Rosario-Santa Fé, pesant 59 1/2 lbs.
2. Du type Bahia Blanca, pesant 60 1/2 lbs.

III. Froments de l'Australie :

1. *Victoria*
2. *Australie du Sud*
3. *Nouvelle Galles du Sud*

} pesant 60 1/2 lbs.

Ces poids s'entendent par bushel imperial au moment de la livraison. Tous les froments mis à disposition doivent être raisonnablement propres (clean) et les froments de printemps doivent être raisonnablement durs (hard). Le froment de l'Amérique du Nord doit provenir des régions situées à l'est des Montagnes Rocheuses.

Le froment doit être propre à la mouture. Il peut contenir quelques grains échauffés, germés, gelés et mouchetés; une proportion plus forte de ceux-ci peut être tolérée à condition qu'elle soit compensée par un poids naturel plus lourd ou par toute autre chose.

Le froment pesant plus d'une livre par bushel impérial au-dessous du poids de base n'est pas livrable.

Le froment répondant aux conditions requises quant au poids naturel ne peut être rejeté pour cause de présence de grains échauffés, germés, gelés, mouchetés ou défectueux pour d'autres motifs, si la moins-value n'est pas supérieure à un penny par cental comparativement à la qualité de base.

Les bonifications pour plus-values et moins-values sont mutuelles, mais elles ne peuvent dépasser un penny par *cental* et sont fixées par fraction d'un demi-penny au moins. Le vendeur peut donc livrer cinq classes différentes, la qualité de base, deux classes supérieures et deux classes inférieures.

2. **Détermination de la qualité du blé livré.** — Arrêtons-nous un instant aux dispositions à prendre par le vendeur au moment de la livraison. Dès que celui-ci veut exécuter une vente par la livraison de marchandise effective (to tender wheat) il remet à la *Liverpool Corn Trade Association* une requête tendant à faire coter (to grade) par celle-ci le blé mis à disposition. La formule est accompagnée d'un ordre de laisser suivre un échantillon, ordre adressé aux Magasins où le blé est entreposé. La *Corn Association* charge alors un de ses propres préposés d'aller sonder des échantillons moyens en vue de l'expertise.

Les opérations d'inspection et d'expertise sont accomplies par un comité dénommé *Grading Committee* et comprenant quinze membres de l'Association désignés par la direction.

Les échantillons sont examinés par un sous-comité comprenant cinq experts pris à tour de rôle dans la liste des quinze experts composant le *Grading Committee*.

Le sous-comité, pas plus que le *Grading Committee*, ne prennent connaissance ni du nom du propriétaire de la partie soumise à l'expertise, ni de celui du navire importateur, ni de la quantité dont elle est composée.

Le grain ne peut être accepté ou rejeté qu'à condition de réunir au sous-comité quatre votes favorables sur cinq. Si cette majorité n'est pas réunie, le secrétaire convoque le *Grading Committee*. Sur base de la décision intervenue, le secrétaire émet un certificat.

Chaque demande d'expertise doit être accompagnée d'une remise de 30 schellings, dont une partie est allouée aux experts et l'autre versée à un fonds spécial appelé *Grading Compensation Fund*.

Le Comité d'appel comprend tous les membres du *Grading Committee* et, en outre, cinq membres de l'Association nommés par la direction pour un terme de six mois et rééligibles.

Toute personne pour laquelle un certificat a été émis a le droit d'appel, à condition de l'exercer au plus tard le deuxième jour suivant l'émission du certificat.

Toute personne à laquelle un certificat est appliqué peut demander l'appel au plus tard le lendemain du jour de l'application. Si alors le comité d'appel modifie ou annule ce certificat et que l'appelant souffre de ce chef un préjudice, le comité d'appel peut lui accorder une bonification à prélever sur le *Grading Compensation Fund*. Celui-ci débute chaque année avec un crédit de £ 1000 et augmente d'habitude graduellement pour être ramené à £ 1000 à la fin de l'exercice.

Une redevance de £ 3.3.0 est due pour tout appel; elle est ristournée à l'appelant si la décision du comité d'appel est en sa faveur.

3. Quantités traitées. — Comme les dépêches mentionnent les quantités traitées, l'on pourrait se demander comment les autorités compétentes parviennent à déterminer l'importance des transactions conclues.

Un préposé de la *Corn Association* est en permanence à la bourse des grains *(The Atlantic Trading Room)* et prend note sur un tableau noir de tous les cours des affaires traitées. A la fin de la journée, le total des affaires traitées est indiqué en même temps que le cours de clôture.

4. Enregistrement. — Mais ce n'est pas uniquement de cette façon qu'on établit l'importance du mouvement des affaires. Une observation importante à noter, c'est qu'il est de règle qu'aussitôt qu'une transaction a été conclue, les parties contractantes font « enregistrer » la transaction au bureau de l'Association (dont coût 3/— par 4800 centals). Si vendeur et acheteur, par exemple A et B, n'ont pas à ce moment de contrat « ouvert », l'Association donne à cette transaction un numéro d'ordre de filière (string number), par exemple le « N° 50 ». Quelques semaines plus tard, le nombre de noms s'appliquant à ce « N° 50 » aura vraisemblabement augmenté dans de fortes proportions.

Ainsi : A aura vendu à B
B » » C
C » » D
et ainsi de suite jusque Z.

Arrive le moment où A veut mettre la marchandise à disposition (s'il désire exécuter la vente). Il remet la mise à disposition non à son acheteur mais à l'Association, qui immédiatement l'endosse au dernier acheteur Z.

Il va sans dire que ce système constitue un sérieux progrès sur les méthodes antérieurement en vigueur. Il fallait alors nécessairement passer et repasser la mise à disposition de main en main depuis le premier vendeur jusqu'au dernier acheteur, d'où une perte de temps considérable.

5. Marges. — L'enregistrement toutefois procure encore un autre avantage précieux. Il donne à l'Association l'autorité nécessaire pour exiger les paiements ou les dépôts de marges soit du premier vendeur, soit du dernier acheteur, selon que la marchandise hausse ou baisse.

Supposons qu'A vende à B à 8/- par *cental* et que le lendemain le prix monte à 8/3; l'Association doit immédiatement demander à A le dépôt, à son crédit, dans une banque, de £ 60.-.- de marges. Mais si, le surlendemain, le prix retombe à 8/-, l'Association donne main-levée des £ 60.-.-. D'autre part, si le troisième jour, le prix tombe à 7/9, c'est B qui devra verser £ 60.-.- de marges et ainsi de suite jusqu'à ce que A ou B soit devenu simple intermédiaire par suite de rachat ou de revente, suivant le cas.

6. Liquidation. — Le vendeur a la faculté de mettre la marchandise à disposition tel jour, à sa convenance, compris dans le mois stipulé par contrat. Il dresse et envoie à la *Corn Association* une formule *ad hoc* à laquelle il joint le certificat de qualité prévu ci-dessus, en ayant soin d'y mentionner le numéro de filière que le contrat a reçu au moment de l'enregistrement à la *Corn Association*, lors de la vente. L'Association en prend note dans ses registres et l'endosse au dernier acheteur, auquel elle la remet immédiatement.

Le dernier acheteur n'a que quelques minutes pour déclarer s'il est d'accord d'accepter le froment présenté. Dans l'affirmative, il paie le montant de la facture à une banque *au crédit de l'Association;* en échange de la quittance de la banque, il reçoit de l'Association le laissez-suivre pour le grain en question. Deux jours plus tard, sur requête signée par le vendeur et l'acheteur, l'Association cède le montant de la facture au vendeur en lui remettant un chèque sur la banque dépositaire.

Une seule mise à disposition de 4800 *centals* suffit d'ordinaire pour liquider des centaines d'achats et de ventes, vendeurs et acheteurs intermédiaires réglant par le paiement des différences.

7. **Inexécution.** — Si le terme d'exécution est arrivé sans que le vendeur ait mis la marchandise à disposition, la *Corn Association* le déclare immédiatement « en défaut » et un Comité spécial détermine le prix de résiliation. Celui-ci est d'ordinaire le prix du dernier jour utile pour la livraison. Si ce prix est supérieur à celui du contrat, le vendeur est obligé de payer la différence; par contre, si ce prix est inférieur à celui du contrat, c'est à l'acheteur qu'il incombe de payer la différence.

8. **Assurance.** — Le droit d'enregistrement de 3 schellings par contrat à terme comprend 1 schelling attribué à une caisse d'assurance fonctionnant indépendamment, quoique sous les auspices de la *Corn Association*. Elle alimente un fonds de réserve qui sert de garantie pour la bonne fin des opérations enregistrées par la caisse d'assurance; il ne fait jamais l'objet d'une distribution de dividende.

9. **Filières c.i.f.** — La circulation des filières a lieu non seulement pour les contrats à terme, mais également pour les contrats c.i.f. L'organisation et les formalités sont à peu de chose près les mêmes dans les deux cas, mais il va de soi que les qualités et les conditions de vente ne sont pas comprises dans des limites aussi strictes que pour les affaires à terme. Tout contrat peut faire l'objet d'une filière *(string),* pour autant que les divers contractants aient traité à des conditions identiques, sauf quant au prix. De plus, il n'y a pas d'obligation concernant le versement de marges. Le règlement s'effectue entre le premier vendeur et le dernier acheteur, les différences se réglant par paie-

ment ou encaissement des pertes ou bénéfices. En cas de manquement au cours de la filière, chaque partie exerce son recours contre son propre vendeur ou acheteur.

10. Tarif des frais. — Voici le tarif des frais en vigueur à la *Liverpool Corn Trade Association.*

Honoraires des arbitres : de £ 1.1.0. à £ 5.5.0.

Formules d'arbitrage (Award forms) de 5 à 10 sh.

Arbitrage d'office (honoraires de l'Association) £ 1.1.0.

(Si l'une des parties refuse de désigner son arbitre, le Président de l'Association désigne d'office deux arbitres pour trancher le litige).

Arbitrage d'appel : pour 250 tonnes : £ 5.0.0. pour les membres et £ 7.10.0. pour les non-membres; au- delà de 250 tonnes : £ 10.0.0. pour les membres et £ 15.0.0. pour les non-membres.

Recours au tribunal (Statement of special Case to Courts of Law) : £ 15.0.0, pour chaque audience (Provision de £ 100.0.0).

Enregistrement de contrats à terme (Futures Contracts) : pour les membres : 3 sh., dont 1 sh. pour l'assurance.

(Les membres seuls sont autorisés à faire enregistrer des contrats à terme).

Enregistrement de contrats c.i.f. : pour les membres 4 sh.; pour les non-membres 10 sh.

Expertise (Grading Fee) : £ 1.10.0.

Expertise d'appel (Grading Appeal Fee) : £ 3.3.0.

Prise d'échantillon : 10 sh.

Constatation du poids naturel :

jusque	1.000	tonnes	£ 1.1.0
de 1.001 à	2.000	»	» 2.2.0
» 2.001 »	3.000	»	» 3.3.0
» 3.001 »	4.000	»	» 4.4.0
au-delà de	5.000	»	» 5.5.0

Analyse du froment de l'Inde :

jusque	100	tonnes	£ 3. 3.0
»	200	»	» 5. 5.0
»	250	»	» 6. 6.0
»	500	»	» 8. 8.0
»	1.000	»	» 10.10.0
»	2.000	»	» 12.12.0
»	3.000	»	» 14.14.0
»	4.000	»	» 16.16.0
»	5.000	»	» 18.18.0
au-delà de	5.000	»	» 21. 0.0

CHAPITRE VI. — BERLIN.

Le marché à terme de Berlin a perdu beaucoup de son ancienne importance à cause des dispositions concernant les options (spéculations), introduites dans la législation par les agrariens. Les affaires à terme sont illégales, s'il n'est pas dans l'intention des parties d'exécuter la vente par une livraison et une réception de marchandises effectives. Les actions en paiement des différences sont irrecevables et les marges et avances faites en considération d'affaires à terme peuvent même être récupérées, ces marchés étant assimilés aux jeux de hasard. En dehors d'un marché du comptant, très animé, il existe encore à Berlin un marché à terme, car on a tourné la loi en stipulant dans les contrats que la marchandise devra être livrée en nature; mais en pratique le bénéfice ou la perte peuvent, malgré tout, être réglés par le paiement de différences, rien n'empêchant le spéculateur d'acheter une partie sur terme et de la revendre avant l'expiration du délai de livraison.

Le local de la bourse n'appartient pas à la Ville, mais à une société; deux salles sont occupées par les fonds publics, la troisième est réservée au commerce des grains; les heures officielles sont de 12 à 2 heures, mais pratiquement la bourse se tient de 10 h. 30 à 2 h. 30. Les cours officiels sont établis par une commission de 60 courtiers jurés.

Les cotes sont établies en Reichsmarks, par 1000 kilos, mis à disposition à bord du bateau ou au magasin du vendeur; la marchandise doit être « en consommation ».

Le vendeur peut livrer n'importe quel froment (à l'exception des froments durs et des mélanges blancs/jaunes/roux indigènes), pourvu que le froment soit d'un poids naturel d'au moins 755 grammes par litre, c'est-à-dire très approximativement 78 kilos par hectolitre.

Il a la faculté de livrer un froment meilleur que celui qui forme la base de la convention; mais l'acheteur n'est obligé de payer la plus-value que jusqu'à concurrence d'environ 10 %

du prix. Toute plus-value supérieure reste acquise à l'acheteur, sans bonification supplémentaire de sa part.

Par contre, toute moins-value est à bonifier par le vendeur jusqu'à concurrence du même pourcentage. Si la moins-value est supérieure, l'acheteur a la faculté de refuser la mise à disposition.

Si la marchandise est mise à disposition en plus de deux endroits différents ou en des endroits trop éloignés, les frais supérieurs aux frais normaux sont à charge du vendeur.

Les affaires à terme se traitent principalement sur les mois de mai, juillet, septembre et décembre. Les cotes renseignent d'ordinaire aussi les prix pour le mois courant.

CHAPITRE VII. — ROTTERDAM.

§ 1. — *Contrats allemands-néerlandais.*

La plupart des affaires « c. i. f. Rotterdam » traitées par les importateurs néerlandais rhénans, pour les céréales provenant de la Baltique et des Mers Noire et Azoff, ainsi que du Danube, se concluent actuellement sur les contrats allemands-néerlandais. Les formules les plus en usage sont les suivantes :

N° 1 Parcelles de céréales (autres que orges) Mer Noire, Azoff et Danube.

N° 1*a* Parcelles d'orge Mer Noire, Azoff et Danube.

N° 2 Chargements Baltique, Mer du Nord et Mer Blanche.

N° 3 Chargements Baltique, Mer du Nord et Mer Blanche (Pain délivré).

En dehors des formules du contrat proprement dites, il existe un ensemble de clauses et commentaires qui font partie intégrante des contrats et qui sont connus sous le nom de :

Allgemeine Bestimmungen für Rotterdam über Geschäft auf die deutsch-niederländische Verträge N° 1 u. s. w. — Bestimmungen des Rotterdammer Schiedsgerichts für Streitigkeiten über Geschäft zu den Bestimmungen der deutsch-niederländischen Verträge N° 1 u. s. w. — Nebenbestimmungen zum deutsch-niederländischen Vertrag N° 1 und 1a. — Nebenbestimmungen zum deutsch-niederländischen Vertrag N° 2 und 3.

Voici les principales stipulations du contrat en usage pour les ventes de parcelles de céréales Mer Noire, Azoff et Danube :

Le *prix* s'entend d'ordinaire en florins par 100 et quelquefois par 1.000 kilogrammes c. i. f. Rotterdam (parfois Anvers ou Amsterdam). Il est libellé le plus souvent en florins, mais s'entend aussi à l'occasion en francs belges ou français.

Quantité. — Le vendeur a la faculté de charger 5 % de plus ou de moins que la quantité convenue; 2 % en sont calculés au prix du jour de la date du connaissement. Si la quantité débarquée est inférieure ou supérieure à cette latitude

de 5 %, l'acheteur a la faculté de décompter l'entièreté du manquant ou de l'excédent sur base du prix du contrat ou du prix du dernier jour du débarquement.

Toute application doit être d'au moins 50 tonnes, si, toutefois, la quantité vendue atteint ou dépasse ce chiffre. Une pénalité est prévue en cas d'inobservation de cette règle.

Le *paiement* se fait au comptant sans escompte.

D'après les contrats N^os^ 1 et 1*a*, *l'avis d'embarquement* avec désignation du navire doit être expédié à l'acheteur dans les 3 jours par lettre ou les 7 jours par câble. (Pour l'Azoff, ces délais sont de 5 et 9 jours.)

Les contrats N^os^ 2 et 3 stipulent que le vendeur doit avertir télégraphiquement l'acheteur le jour suivant la date du connaissement ou le lundi matin si ce jour est un dimanche. L'avis télégraphique n'est pas requis et peut être remplacé par une communication écrite, si celle-ci parvient à l'acheteur avant le départ du navire du port d'embarquement. Les revendeurs doivent transmettre sans tarder la communication et télégraphier si leur acheteur n'habite pas la même localité.

Conditionnement. — La marchandise délivrée doit être *saine*. Suivant les contrats N^os^ 1, 1*a* et 3, toute partie avariée doit être reçue par l'acheteur moyennant bonification à déterminer par arbitrage. Une légère chaleur sèche, n'affectant pas le grain, ne donne pas droit à bonification. Suivant le contrat N° 2, la marchandise doit être saine au moment de l'embarquement.

L'*assurance* doit couvrir le montant net de la facture majoré de 3 %.

Le *poids naturel* se constate au moyen de la balance de vingt litres (Zwanziglieterschale). La freinte de route tolérée est de 1 % pour les contrats 1 et 1*a*. Elle est également de 1 % pour les contrats N^os^ 2 et 3 lorsqu'il s'agit de céréales transportées par voilier et pour l'avoine par navire à vapeur, mais elle est de 1/2 % pour les autres céréales transportées par vapeur. Si le poids est indiqué par deux chiffres, le chiffre moyen sert de base (79 80 = 79,5 kilogrammes). La bonification pour man-

quant de poids est de 1 % du prix du contrat par kilogramme manquant, jusqu'à 2 1/2 kg. ; au-delà des 2 1/2 premiers kg., la bonification est de 2 % du prix du contrat. Si le manquant dépasse 5 kg., la bonification est fixée par arbitrage. Mais pour les orges, on compte toujours 1 % par kilogramme manquant.

Quant à l'excédent de *corps étrangers*, il doit être bonifié sur base de 1 % du prix du contrat pour 1 % d'excédent ; au-delà de 2 % d'excédent, la bonification est portée à 2 % du prix du contrat pour les 3e et 4e % ; au-delà de 4 % d'excédent, la bonification est déterminée par arbitrage. Ces conditions ne s'appliquent qu'aux ventes de seigle. Lorsqu'il s'agit d'affaires en orges, la bonification est de 1 % pour les 1er, 2e et 3e % et elle est de 2 % pour les 4e, 5e et 6e % d'excédent.

§ 2. — *Arbitrages.*

Les différends sont tranchés à Rotterdam. Chaque partie nomme son arbitre, qui doit être choisi dans une liste d'arbitres arrêtée par le « *Comité van Graanhandelaren* ». Le tiers-arbitre est désigné dans cette même liste par le dit organisme.

Au cas où une des parties est en défaut de nommer son arbitre dans les 3 jours, pour différends relatifs au conditionnement ou 9 jours pour les autres différends, le président du Comité nomme d'office les trois arbitres. Appel peut être interjeté dans les 14 jours auprès du Comité en question; mais il n'est pas recevable pour les questions de conditionnement et d'analyse. Cependant celui qui désire une *Nachanalyse* (« analyse d'appel ») doit au préalable faire décider par les arbitres si cette demande peut être admise ou doit être rejetée. Si les arbitres accordent la Nachanalyse et que celle-ci accuse une différence d'au moins 1/2 % relativement à la première analyse, on annule la première et on se base sur le résultat de la seconde pour le calcul du décompte final. Celui qui demande la Nachanalyse en paie en tout cas les frais, s'élevant à environ fl. 70.

§ 3. — *Frais.*

Sauf décision contraire des arbitres, les frais sont à charge de la partie succombante. Les honoraires des arbitres sont fixés à fl. 15 pour différends relatifs à la qualité, au conditionnement ou à une différence de prix et pour autant que la quantité ne soit pas supérieure à 50 tonnes. Pour les quantités plus importantes, les frais sont de fl. 0,25 par 1.000 kg. minimum fl. 25, maximum fl. 100. Pour l'analyse d'appel et la fixation de la différence de prix en cas de suspension de paiement : la moitié de ces frais, minimum fl. 15. Pour les différends, les frais d'arbitrage sont laissés à l'appréciation des arbitres, mais en tenant compte d'un minimum de fl. 30 et d'un maximum de fl. 200.

Les frais pour la *constatation du poids naturel* sont de fl. 1,50 pour les 50 premières tonnes, avec augmentation de fl. 1 pour chaque quantité de 50 tonnes en plus.

Pour l'*analyse*, les frais sont de fl. 3,50 par 100 tonnes.

CHAPITRE VIII.
JOURS ET HEURES DES PRINCIPALES BOURSES AUX GRAINS ETRANGERES.

Allemagne & Suisse.	
Aix-la-Chapelle (march. ind.)	jeudi 11-1 & 2-4.
Berne	mardi 10-12.
Cologne	vendredi 2-5.
Duisbourg	lundi 11-1.
Essen	jeudi 11-1 & 2-4.
Dortmund	lundi 3-5.
Francfort s/M.	lundi 11-1.
Lucerne	mardi 11-1.
Neuss	mercredi 2-4.
Wesel	samedi 2-4.
Mannheim	lundi & jeudi de 11-1 & 2-4.
Mayence	vendredi 11-1 & 2-4.
Munich	samedi 9-11.
Rorschach	mercredi 11-1.
Strasbourg	mercr. & vendr. 11-1 & 2-4.
Zurich	vendredi 11-2.
Angleterre.	
Hull	tous les jours 10-4,15;
Liverpool	samedi 10-1.
Londres (Baltic)	tous les jours 10-4 (en pratique 11-5,30) ; sam. 10-1.
» (Mark Lane)	lundi, mercredi & vendredi 11-3,15.
France.	
Paris	tous les jours 1-3.
Lille	mercredi 10-12 & 2-4.
Hollande.	
Amsterdam	tous les jours 1-3.
Rotterdam	lundi 9,30-12 et tous les jours 1-3.
Etats-Unis.	
Chicago	tous les jours 9,30-1,15.
New-York	tous les jours 10.30-2,15.

Vocabulaire des abréviations et expressions propres au commerce des grains.

Note. — Presque tous ces termes sont anglais. Les termes allemands ou néerlandais sont suivis de la mention all. ou néerl. entre crochets. L'indication T. M. renvoie à la Table alphabétique des Matières chaque fois que le terme est l'objet d'un commentaire dans le corps de cet ouvrage.

A.A.R. (against all risks). Assuré contre tous risques.

Acre. Mesure de superficie anglaise valant 0,404671 hectare.

Afloat (à flot). Grain chargé dans un navire pouvant se trouver dans un port ou être déjà exporté, mais n'étant pas encore arrivé à destination.

A/M (avril et/ou mai). L'embarquement doit se faire au choix du vendeur à n'importe quel jour compris entre le 1er avril et le 31 mai.

Appropriation (application). Dans les contrats sur embarquement et sur bonne arrivée, le vendeur est tenu d'annoncer à son acheteur la date d'embarquement dans un délai déterminé et de lui signifier que cette partie lui est « appliquée » (en anglais « appropriated »). Chaque contrat prévoit le délai dans lequel doit se faire l'application. Ce sera tantôt par câble, tantôt par lettre, tantôt dans les sept jours, etc.

Arrive (to). Flottant.

A/S (alten styles) (all.). Vieux style. Voir N/S et V/S.

A/S (août et/ou septembre). Voir A/M.

Atlantic ports (ports de l'Atlantique). Ce terme comprend les quatre principaux ports américains sur l'Atlantique : Baltimore, Boston, New-York et Philadelphie. Néanmoins, l'exportation se fait également par Norfolk, Newport News, St. John (N. B.), Halifax, Montréal, etc., au choix du chargeur, sauf stipulation contraire.

Average. Moyenne.

B (bag, bale). Balle, sac.

Baltic. Baltic Mercantile and Shipping Exchange, la principale Bourse aux Grains de Londres. T. M.

Baltime (uniform time charter). Charte-partie uniforme 1920 pour affrètements à durée déterminée.

Barley. Orge.

Baruso. Blé Bahia Blanca Barletto et/ou Russo.

B=B (Bordeaux-Brême). Quand un navire est affrété « à ordres », le capitaine reçoit, au dernier port d'ordres, des ordres définitifs pour se rendre dans un port du continent compris entre Bordeaux et Brême. Ce terme est peu employé ; on affrète d'ordinaire B-H.

Bear (ours). Terme employé pour désigner celui qui croit ou opère à la baisse. (Voir Short, to sell.).

Belt (spring, winter ; (ceinture de printemps, d'hiver). Surface ensemencée en froment de printemps ou en froment d'hiver.

B=H (Bordeaux-Hambourg). Voir B.-B.

B/L (bill of lading). Connaissement.

Boat Loads (charges de bateaux). Cette expression, employée dans les rapports américains, signifie une charge de bateau de lac ou de canal équivalente à 8.000 bushels pour le froment, 8.500 pour le seigle et le maïs, 10.000 pour l'orge et l'avoine.

Boom (explosion). Ce terme s'applique d'ordinaire à une brusque et forte hausse des prix, mais parfois aussi à un grand mouvement d'affaires.

Boordvrij (néerl.). Franco bord.

Bordhectoliterung (all.) (hectolitrage à bord). T. M.

Break (rupture). Brusque baisse des prix.

Broker (courtier). Celui qui exécute des ordres d'achat ou de vente.

B. T. (berth terms). Les conditions de chargement et de déchargement s'entendent aux conditions usuelles du port où s'effectue le chargement ou le déchargement.

Bu (Winchester bushel). Mesure américaine valant 0,35238 hectolitre.

Bu (bushel). Unité de mesure américaine valant : 60 lbs= 27,1875 kilogr., 56 lbs=25,375 kilogr., 48 lbs=19,475 kilogr., 32 lbs=14,5 kilogr., suivant la nature de la marchandise.

Anciennement on vendait le grain partout à la mesure, bushel, quarter, chetwert, hectolitre, etc., et on facturait par mesure.

Ensuite on a pris l'habitude de vendre et de délivrer par mesure, mais de facturer par poids; actuellement on délivre uniquement par poids; mais dans la conversation l'usage a prévalu d'indiquer les quantités en indiquant des unités de capacité, bushels, quarters, chetwerts; on ne veut plus dire par là des bushels, des quarters ou des chetwerts mesurés, mais des unités de poids conventionnels correspondant à peu près au poids de la marchandise renfermée dans une unité de capacité. De cette façon, un bushel de froment n'est plus une unité de capacité mais est devenu, dans l'usage, une unité conventionnelle de 60 lbs de froment, équivalent à 27,1875 kg. Une observation similaire s'applique au quarter, au chetwert, à l'hectolitre.

Bucket-shop. Terme dédaigneux employé aux Etats-Unis pour désigner l'officine de courtiers non agréés à la bourse et qui s'entremettent pour faire exécuter des ordres à terme pour compte de leurs clients.

Bulcon (Bulgarian berth contract). Charte-partie Bulgarie 1911.

Bulge (enflure). Brusque hausse des prix.

Bull (taureau). Terme employé pour désigner celui qui croit ou opère à la hausse.

Bullish. Haussant.

Bus (bushels). Pluriel de Bu.

B. W. (Winchester bushel). Voir *Bu.*

C. Cent américain valant environ 5 centimes au pair.

C. Cent hollandais valant 2 centimes au pair.

C. Centime belge ou français valant 1 centime.

C (coût). Le prix de la marchandise.

C.A.F. (coût, assurance, fret). Voir C.I.F.

Cancel. Résilier.

Cargo. Cargaison complète.

Carload. Le règlement du Board of Trade de Chicago stipule qu'il faut entendre par là 1100 bushels de froment ou 1250 d'orge ou 1800 d'avoine ou 1200 de seigle ou de maïs.

Carrying charges (frais de port). Comprend les frais d'emmagasinage, les intérêts et l'assurance.

Cash. Comptant.

Cash grain (grain comptant). Grain disponible, pouvant être expédié immédiatement, appelé parfois « spot grain ».

C/D (contract dated). Contrat daté du...

Cental. Quintal anglais valant 100 lbs. Unité employée dans le marché à terme de Liverpool.

C.F. (cubic feet). Pieds cube.

C.f.o. (Cork ou Channel for orders). Le navire doit se rendre à Cork ou dans un port de la Manche pour recevoir ses ordres.

C.i. (Cost, insurance). Coût et assurance.

C/i. (certificate of insurance). Certificat d'assurance.

C.i.f. (cost, insurance, freight). Tous les frais du coût, de l'assurance et du transport par eau de la marchandise sont compris dans le prix et sont à la charge exclusive du vendeur, dans la limite des conditions stipulées au contrat, par exemple : assurance 2 % au-dessus du prix de vente, déduction faite du fret payable à destination.

Cifrate. Termes ou conditions c.i.f.

Clearances. Quantités renseignées à la douane comme chargées et prêtes à prendre la mer.

Clique. Groupement de haussiers ou de baissiers travaillant de concert pour dominer le marché.

Close (clôture). Cours de clôture des marchés.

Commission (address commission, commission d'adresse). La clause insérée parfois dans les contrats c.i.f. anglais « address commission on freight to be for seller's account » (commission d'adresse sur le fret, pour compte des vendeurs), a la signification suivante : lorsqu'il affrète un navire, l'armateur accorde souvent au chargeur une commission de 5 % sur le fret, soit 2 1/2 % au port d'embarquement et 2 1/2 % au port de débarquement; toutefois, comme les 2 1/2 % dus au port de débarquement sont ristournés par le capitaine ou le courtier de navires, pour compte de l'armateur, à l'acheteur, celui-ci doit naturellement rembourser ce montant au chargeur.

Continent (A-H). Anvers-Hambourg. Voir B-B.

Continental Markets (marchés continentaux). Surtout Anvers, Berlin et Paris, mais également Hambourg et Budapest.

Contract Grade (cote ou grade contractuel). Grain portant la cote requise pour pouvoir être appliqué en exécution d'une vente à terme. T. M.

Corn Belt. Région du centre des Etats-Unis d'Amérique où la culture du maïs est particulièrement importante.

Corner. « To corner a market » signifie qu'une personne ou un groupement de personnes achètent plus de grain qu'il n'y en a dans les entrepôts au dernier jour de livraison d'un terme déterminé. Comme le spéculateur retient du marché d'immenses quantités de marchandises, la pénurie artificielle qui en résulte provoque une forte hausse. Aussi longtemps que le spéculateur parvient à acheter, « à absorber » toute la quantité offerte, il gouverne le marché, mais si ce dernier est envahi par des offres considérables, les cours fléchissent, obligeant le spéculateur à liquider à des prix ruineux. Dans ce cas, le « corner » n'a pas réussi. T. M.

Costi (a) (néerl.). Se trouvant ici.

Country damaged. Endommagé sur le champ, donc avant l'embarquement.

Crop. Récolte.

Crop movement. Mouvement de la récolte, expression employée aux Etats-Unis pour désigner l'écoulement progressif de la production.

Curb. Les transactions faites en dehors des heures d'affaires régulières ou après la clôture du marché s'appellent, en Amérique, « curb markets ».

Cwt (hundredweight). Poids anglais valant 112 lbs ou 50 3/4 kilogrammes.

Damage. Avarie, dégâts.

Danois-Balte (contrat). Voir Hamburger Schlussnota N° 7.

D/d (days after date). Jours de date.

Demurrage. Indemnité due à l'armateur pour chargement ou déchargement prolongé au-delà du délai convenu.

Despatch money. Bonification payée par l'armateur et calculée par jour pour toute économie de temps réalisée dans l'embarquement ou le débarquement et en diminution des jours prévus à la charte-partie ou au connaissement.

Disp. (disponible). Prêt à être délivré immédiatement à l'acheteur.

D/J. Décembre et/ou janvier. Voir A/M.

D/o. Delivery order; ordre de laisser suivre la marchandise désignée sur le document en question. Ce document remplace le connaissement lorsqu'il n'a été établi qu'un connaissement pour une partie qui est à recevoir par plusieurs réceptionnaires différents. Le delivery order n'a de valeur que pour autant que le capitaine délivre la marchandise sur présentation de ce document.

D.p. (direct port). Affrètement pour port direct sans obligation pour le capitaine de chercher des ordres dans un port d'ordres.

Draft. Traite.

Draftage. Bon poids lorsque la marchandise est pesée.

Due. Attendu.

Dull. Lourd.

D.w. (deadweight). Poids de 2.240 lbs.

E.E. (errors excepted). Sauf erreurs.

E.O.E. (errors and omissions excepted). Sauf erreurs et omissions.

Ex ship. La marchandise est mise par le vendeur à la disposition de l'acheteur dans le navire; c'est là que l'acheteur en prend réception, supportant de même les frais de débarquement.

F.a.p. (franc d'avaries particulières). Les avaries particulières ne sont pas remboursées par l'assureur. Lorsqu'on traite à ces conditions, il est d'ordinaire stipulé que les avaries particulières ne seront pas remboursées, sauf si elles sont la conséquence de certains événements de mer déterminés, comme l'incendie, le naufrage, l'échouement, l'abordage, etc. Voir chapitre « Assurances ».

F.a.q. (fair average quality). Qualité bonne moyenne. Cette condition est incomplètement exprimée; il faut d'ordinaire y

ajouter « des grains à l'époque et au lieu d'embarquement » ; la marchandise vendue à ces conditions doit être aussi bonne que cette moyenne. T.M.

F.a.s. (free alongside ship). Franco le long du navire.

F.c.s. (free capture or seizure). L'assurance s'entend franche de capture ou de saisie.

F.i.o. (free in and out). Les frais de chargement, d'arrimage et de déchargement sont à charge de l'affréteur.

Five ports (cinq ports). Signifie, dans les rapports américains, les 4 ports atlantiques, plus La Nouvelle-Orléans.

F/M (février et/ou mars). Voir A/M.

F.o. (for orders). Pour ordres. Voir B.-B.

F.o.b. (free on board). La marchandise est livrée à bord du navire aux frais du vendeur.

F.o.r.t. (full out-turn, rye terms). Voir ces deux expressions.

F.p.a. (free from particular average, franc d'avaries particulières). Voir F.A.P.

F.r. & c.c. (free of riot and civil commotion). L'assurance s'entend franc d'émeutes et de guerre civile.

Frostkilled ou Winterkilled. Froment semé en automne et endommagé par les froids excessifs, d'ordinaire à la suite de l'absence d'une couche de neige qui l'eût mis à l'abri des rigueurs de l'hiver.

F.t. (full terms). L'affrètement s'entend aux pleines conditions de la charte-partie, c'est-à-dire sans restrictions quant aux conditions officielles de celle-ci.

Full out-turn (déchargement complet). Poids total garanti. Tout manquant constaté à la délivraison doit être bonifié par le vendeur à l'acheteur.

Futures. Affaires à terme.

G.C. (giro-conto). T.M.

Gencon (uniform general charter). Charte-partie uniforme 1915.

Gerst (néerl.). Orge.

Gerste (all.). Orge.

Gestort (néerl.). En vrac, c'est-à-dire sans emballage.

Good grain carrying steamer (bon vapeur grainier). Cette clause des contrats de Londres indique que le transport doit se

faire par « un bon vapeur », sans qu'on puisse imposer une cote déterminée.

Granger States. Etats de l'ouest des Etats-Unis où l'agriculture joue un rôle prépondérant.

Gratuity (gratification). On entend par là une rémunération accordée au capitaine, généralement pour les voiliers, pour les soins apportés à la ventilation et, éventuellement, au travail des grains en cours de route, ou encore pour le prêt des toiles de séparation.

Hafer (all.). Avoine.

Half-time (mi-temps). Cours du marché à la mi-séance.

Hamburger Schlussnota N° 7 et **Contrat Danois-Balte.** Contrats en usage à Hambourg, dans certains ports de la mer Baltique et dans les pays scandinaves, pour grains provenant de l'Allemagne, de la Pologne, de la Lettonie, de l'Esthonie et en général pour tous les grains exportés par un port de la mer Baltique.

Handelstag (all.). Congrès réunissant des délégations des Chambres de Commerce allemandes.

Haver (néerl.). Avoine.

Hedge (to). Border, limiter sa perte possible au moyen d'une contre-opération à terme.

Hessdried Corn. Maïs séché au moyen de l'appareil inventé par un nommé Hess. Ce procédé, adopté en premier lieu à Baltimore, s'est rapidement répandu dans tous les Etats-Unis, car il donna des résultats meilleurs que ceux obtenus au moyen du « Kiln ». Voir Kilndried Corn.

H.-H. (Havre-Hambourg). Voir B.-B.

Hopper scale. Balance à trémie en usage en Angleterre.

Invisible supply. (Stock invisible). Terme appliqué aux Etats-Unis au grain qui n'a pas encore quitté la ferme, par opposition à *Visible Supply*, ou stock visible, qui comprend tout le grain se trouvant dans les élévateurs, moulins, magasins, allèges et wagons de chemin de fer. Le *Crop Bureau* de Washington publie le *Invisible Supply* dans son rapport du mois de mars.

J/A (juillet et/ou août). Voir A/M.

J/F (janvier et/ou février). Voir A/M.

Jigger. Grue à mains, actuellement guère en usage.

J/J (juin et/ou juillet). Voir A/M.

Kerb. Voir Curb.

Kilndried Corn. Maïs séché dans un « kiln » ou grand four, procédé adopté surtout aux Etats-Unis, où une grande partie du maïs est souvent fort humide et de ce chef impropre à la conservation et à l'exportation.

£ (livre sterling). Fr. 25,2214 au pair.

Landed. Le vendeur prend à sa charge les frais de débarquement, l'acheteur prenant réception de la marchandise à l'endroit où elle se trouve au moment de la vente.

L.A.T. (Linseed Association Terms). Conditions de la Linseed Association.

Lb (pound). Livre avoirdupois valant 0,453593 kilogr.

Lbs (pounds). Pluriel de lb.

L.C.T.A. (London Corn Trade Association). Association de Londres pour le commerce des grains.

L.H.A.R. (Londres, Hambourg, Anvers, Rotterdam). Le fret des centres d'exportation se cote très souvent en autant de schellings L.H.A.R., c'est-à-dire que le navire pourra être dirigé indifféremment sur un de ces ports.

Lichter (néerl.). Allège.

Load. Unité de quantité de 5.000 centals, usitée dans le marché à terme de Liverpool.

Loading. En charge.

Loco. Disponible.

Long (long). Nom donné à celui qui achète une marchandise en escomptant une prochaine hausse.

M/A (mars et/ou avril). Voir A/M.

Margin. Marge.

Mark Lane. Bourse aux grains de Londres qui se tient les lundis, mercredis et vendredis et qui est située dans la rue portant ce nom. T.M.

Meta (a) (néerl.). En compte à demi.

M/J (mai et/ou juin). Voir A/M.

Mud. Terme néerlandais signifiant un hectolitre.

N/D (novembre et/ou décembre). Voir A/M.

Nederlandsch pond (néerl.) (livre néerlandaise). 0 kg. 4922.

Net terms (conditions nettes). Franc de commission d'affrètement.

Nochgeschäft (all.). Affaire en « faculté » permettant au vendeur de livrer suivant convention soit le double soit le triple de la quantité vendue ou à l'acheteur celle d'exiger le double ou le triple de la quantité achetée, condition stipulée, d'ailleurs assez exceptionnellement, à Hambourg et quelquefois en Alsace pour les affaires en avoine. T.M.

Northwestern receipts (recettes du nord-ouest). Celles de Duluth et Minneapolis.

N/S (nouveau style). Celui du calendrier grégorien, en usage dans tout le monde civilisé, excepté en Grèce, en Russie et dans les pays balkaniques. Dans toutes les maisons de commerce de ces pays, il y a un almanach renseignant les deux dates du vieux et du nouveau style. Il est en avance de 13 jours sur le calendrier julien.

Oats. Avoine.

Off coast (en vue de la côte). C'est le nom donné à la position d'un navire arrivé au port et qui attend les ordres pour décharger la cargaison ou pour se rendre vers un autre port.

O/N (octobre et/ou novembre). Voir A/M.

On passage (sur passage). Navire faisant route d'un port vers un autre.

On shipment. Sur embarquement.

Op aflading (néerl.). Sur embarquement.

Opening (ouverture). Cours d'ouverture des marchés.

Options. Affaires à terme.

O.t. (on track). Faisant route par voie ferrée.

Outport. Petits ports des côtes anglaises et irlandaises sur lesquels sont souvent dirigées des cargaisons de grains.

Parcel (parcelle). Par opposition à « cargo » ou cargaison complète.

P.b. Poids brut.

Pct (percent). Pour cent.

Pd (poud). 40 livres russes; unité de poids russe valant exac-

tement 16,38 kilogrammes. Dans les factures, ce poids est réduit sur la base de 16,25 kg. par Pd.

Pegged (chevillé). Lorsque le marché reste stationnaire, on dit parfois qu'il est « pegged », c'est-à-dire cloué, vissé, bloqué.

Pit. Corbeille ou ensemble octogonal de gradins concentriques aménagé dans les marchés à terme. Sur les gradins se tiennent vendeurs et acheteurs (d'ordinaire des commissionnaires ou des employés de maisons de commission). Ils disent à haute voix les prix auxquels ils désirent opérer, chaque prix constituant une offre ferme que tout membre présent peut accepter. T.M.

Pochettes. C'est pour la facilité du capitaine qu'on embarque parfois une partie des grains en pochettes, l'arrimage du navire se faisant ainsi plus aisément. Le taux du fret, pour les marchandises en pochettes subit, de ce chef, une réduction fort notable. Les pochettes contiennent environ 35 kilogrammes.

Port d'ordres. Voir B.-B.

Port of call. Port d'ordres.

P.p. (Picked ports). Cela signifie des ports où l'on décharge au moins 800 tonnes de grains par jour. Sont considérés comme tels : Londres, Hull, Anvers, Rotterdam et Hambourg.

P.p.i. (Policy proof of interest). Cela signifie une forme d'assurance maritime suivant laquelle les compagnies d'assurance ne demandent pas de recevoir les preuves certaines qu'un navire a disparu. Il suffit, pour l'armateur, de lui donner la police d'assurance en faisant une déclaration que le navire est perdu corps et biens pour en obtenir le paiement. Cette police est la plus avantageuse pour les armateurs. Il est possible d'assurer des marchandises sous les mêmes conditions.

Ppt (prompt). Voir ce terme.

Primary markets. Les marchés américains où le grain est apporté en premier lieu après la récolte. Les principaux marchés primaires pour le froment d'été sont Minneapolis, Duluth, Chicago et Milwaukee ; pour le froment d'hiver, ce sont Kansas City, Saint-Louis, Omaha, Toledo, Peoria, Indianapolis et Détroit.

Prompt. Ce terme, employé dans les contrats en usage à Anvers, signifie un délai endéans lequel l'embarquement de la marchandise doit avoir lieu. Un « embarquement prompt » doit être terminé endéans les 21 jours, à partir du lendemain de la conclusion de l'affaire, lorsqu'il s'agit de grains des provenances suivantes : Danube, Mer Noire, Baltique, Amérique du Nord et du Sud. Le délai est de 30 jours pour les grains Australie et Californie ; il est de 40 jours pour les Indes.

Dans les contrats anglais, l'expression « prompt » s'applique également au délai d'embarquement. Elle s'applique aussi au délai de paiement. On achète, par exemple, un voilier, paiement à 60 jours de vue des documents. Comme les documents arrivent au bout d'un mois et que le voilier arrive après 3 1/2 à 4 mois, les 60 jours de vue seront expirés avant l'arrivée du voilier. La date du paiement s'appelle le « prompt ». Une fois ce délai passé, on vend le voilier « prompt expired », paiement net au comptant endéans les 7 jours.

P.t (private terms). Conditions privées, c'est-à-dire que les prix ne sont pas rendus publics.

Qr. (quarter). Poids anglais valant 1/4 de cwt ou 28 lbs.

Qr. Mesure de capacité anglaise de 480 lbs (217,50 kilogr.), 492, 496, 500 lbs, suivant la nature et la provenance de la marchandise.

Qr. imperial. Mesure anglaise valant 2,90789 hectolitres ou 8 imperial bus.

Quintal (Centner en all.). 50 kilogr. ; 100 lbs ; - métrique (Meter-centner) 100 kilogrammes.

Raid. Expression usitée dans les rapports américains et qui signifie poussée des prix, brusque et forte à la hausse (bull raid) ou à la baisse (bear raid).

Range. Une série d'un certain nombre de ports européens entre les deux extrémités de laquelle le propriétaire d'un navire « à ordre » a le choix d'envoyer celui-ci.

Rate (advertised). Taux publié par les principales banques de Londres.

Rayon de la douane. Le rayon de la douane, pour marchandises arrivant par la voie de l'Escaut, commence à Doel et à Mouscron.

Receipts (recettes). Quantités de blé ou autres marchandises amenées aux centres d'exportation, comme d'une part New-York et La Nouvelle-Orléans et, d'autre part, Chicago et St. Louis.

Reiseschwund (all.). Freinte de route.

Ring. Voir Clique.

Ring. Chaîne de vendeurs et d'acheteurs dont le dernier acheteur a revendu au premier acheteur. Le « ring » étant ainsi formé, les contractants liquident les contrats entre eux en les réglant par différences à payer ou à recevoir. Les « ringclerks » sont des employés des maisons de commission spécialement chargés de former des « ring ». T.M.

Rogge (néerl.). Seigle.

Roggen (all.). Seigle.

Rye. Seigle.

Rye Terms (R. T.) (litt. conditions du seigle). Marchandise échauffée ou avariée de toute autre façon, à recevoir par l'acheteur moyennant bonification. S'il n'y a qu'une légère chaleur sèche n'affectant pas la qualité, la marchandise est à prendre sans bonification. T.M.

Rye Terms (american). T.M.

Sailer. Voilier.

Scalp (to-the market). Cette expression, usitée parfois dans les rapports américains, signifie que le spéculateur ne veut pas « prendre position » dans le marché et liquide ses engagements, par exemple dès qu'il peut réaliser un minime bénéfice.

Schuitovername (néerl.) Allège à reprendre.

S/D (sound delivered). La marchandise délivrée doit être en état sain. T. M.

S/D (sea damage). Avarie causée par l'eau de mer.

Seaboard. Port de mer (Etats-Unis et Canada).

Session. Expression employée aux Etats-Unis pour désigner une séance de bourse ; celle-ci commence d'ordinaire à une heure correspondante à 10 heures 30 (heure de New-York) et finit à 2 heures 15 (heure de New-York).

Shipment (for). Sur embarquement.

Shipper. Chargeur.

Short (to sell). Cette expression signifie vendre en spéculation une marchandise que l'on ne possède pas.

Smutty. Moucheté.

S/O (septembre et/ou octobre). Voir A/M.

Sound delivered. Voir S/D.

Spot (disponible). Voir Cash Grain.

Sprouted. Germé.

Squeezed (pressé). Ce terme est employé pour désigner ceux qui, ayant vendu de grandes quantités en blanc, sont forcés de se couvrir à de hauts prix pour exécuter leurs contrats.

Standard. Type représentant la qualité moyenne des grains chargés dans le courant d'un mois dans un port déterminé d i pays de provenance.

Statistical position (position statistique). On entend par cette expression la tendance mondiale telle qu'elle devrait logiquement résulter des statistiques de la production, des stocks, du commerce et des besoins de céréales. Ainsi on dit que la « statistical position » est « strong » (ferme) ou « weak » (faible). Mais la réalité ne correspond pas nécessairement à la théorie, la production, par exemple, pouvant être renseignée par les statistiques comme déficitaire et les cours n'en restant pas moins faibles. Des facteurs impondérables, par exemple les stocks invisibles, peuvent exercer leur influence en sens contraire.

Steady. Soutenu.

Steamer. Vapeur.

Stoomend (néerl.) Sous vapeur, flottant.

Stop loss order. T. M.

Stop order. T. M.

String (filière). Expression employée dans les affaires à terme de Liverpool.

Stuck (to be). Etre bloqué par ses engagements.

Sulcon (Sulina and Kustendje berth contract). Charte-partie Sulina et Kustendjé 1911.

Surestaries. Délai dépassant le nombre de jours prévu à la charte-partie ou au connaissement pour l'embarquement ou le débarquement et donnant lieu à une indemnité à payer à l'armateur ou au fréteur.

S. V. (sailing vessel). Voilier.

S/W (sur wagon). Le vendeur prend à sa charge tous les frais de transport jusqu'au moment où la marchandise est mise sur wagon.

T. Tonne française de 1000 kilogr. ; tonne anglaise de 1015 kilogr.

Tale quale. Voir T/Q.

Tarwe (néerl.) Froment.

Tcht. (tchetwert). Mesure de capacité russe valant 2,0991 hectolitres.

Tdé, Trdé, Trbdé (transbordé). Les frais de transport sont à charge du vendeur jusqu'à ce qu'il ait transvasé les grains dans le bateau de son acheteur.

Tender. Partie de grains qui fait l'objet d'une application. Voir Appropriation.

Tenderable (applicable). Marchandise dont les documents répondent adéquatement aux termes du contrat.

Terms. Conditions.

T. l. o. (total loss only). L'assurance n'intervient qu'en cas de perte totale.

T/Q (tale quale, tel quel). La marchandise doit être chargée en bon état au port d'embarquement, mais toute partie délivrée en mauvais état à l'arrivée est à prendre par l'acheteur telle qu'elle arrive, sans bonification.

Transfer. Report.

Type. Echantillon sur base duquel se conclut une vente en grains. La livraison doit être à peu près conforme au type; on admet ici une petite latitude.

U.K./Cont (B-H) (United Kingdom Continent Bordeaux-Hambourg). Le navire peut être dirigé vers un port du Royaume-Uni ou du Continent et dans ce cas le port doit être compris entre Bordeaux et Hambourg. On affrète aussi aux conditions : U. K. Cont (G.-H) Royaume-Uni, Gibraltar-Hambourg. Voir B-B.

U.K. f. o. (United Kingdom for orders). Le navire doit aller chercher ses ordres dans un port du Royaume-Uni.

U.K.H.A.D. (United Kingdom, Hamburg, Antwerp, Dunkirk ; Royaume-Uni, Hambourg, Anvers, Dunkerque). Le na-

vire peut être envoyé à un de ces ports, au choix du propriétaire de la cargaison. Voir B-B.

Umpire. Tiers-arbitre nommé à Londres par les deux arbitres, lorsque ceux-ci ne peuvent s'entendre sur la sentence arbitrale à rendre. T. M.

Vap. (vapeur). Ce terme, suivi d'une époque, signifie que la marchandise doit être embarquée dans le délai désigné.

Verwacht (néerl.) Attendu.

Visible supply (stock visible). On entend par là les stocks de grains se trouvant dans les magasins ou élévateurs publics, les allèges, wagons, etc. Voir Invisible Supply.

V/S (vieux style). Celui du calendrier julien, en retard de 13 jours sur le calendrier grégorien, en usage dans les pays balkaniques, en Grèce, en Russie. Voir N/S.

Warehouse-receipt. Certificat de magasinage attestant la propriété d'une marchandise logée en magasin.

Warrant-cédule. Document faisant l'objet de la loi belge du 18 novembre 1862. C'est un effet de commerce représentant des marchandises dont un tiers est dépositaire. La cédule est le titre de propriété. Le warrant est le document remis par le propriétaire de la marchandise à celui qui avance les fonds sur celle-ci.

Le tiers dépositaire ne peut délivrer la marchandise que moyennant remise des deux documents : warrant et cédule.

Weather (seasonable). Temps de saison.

Weizen (all.). Froment.

Wheat. Froment.

Winterkilled. Voir Frostkilled.

W.p.a. (with particular average). L'assurance couvre l'avarie particulière, par opposition à F.A.P.

Yield. Rendement en mesure ou en poids par unité de superficie.

Zeeboot (néerl.) Navire de mer.

Zwanzigliterschale (all.) (balance de vingt litres). Balance de précision servant à la constatation du poids naturel ; cette manière de constater le poids naturel est reconnue plus exacte que la constatation à bord (Bordhectoliterung). T. M.

Table alphabétique des matières

A

Page

Abandon maritime 335
Abordage 329
About as per standard (Ventes) 257
Abréviations et expressions propres au commerce des grains . . 576
Absence de documents 314
Acceptation de la lettre de change 432
» par intervention 432
Accostage (Délai d') 307
Accréditif (Paiement par envoi d') 441
Achats et ventes 467
Affaires à prime à Chicago 527
» d'importation et d'exportation 467
Affaires en consignation 486
» » participation 494
Affrètement 372, 395
Affrètement (Conditions générales d' — en navigation intérieure) 387
Agences de la Banque Nationale 439
Agents de Comité 336
Agréation 463
Agriculture (Australie) 184
» (Bulgarie) 164
» (Canada) 135
» (Etats-Unis) 113
» (Inde britannique) 181
» (République Argentine) 143
» (Russie) 178
» (Roumanie) 149
Allègement (Clauses d') 292
Alost (Bourse d') 501
Amélioration des grains 234
Américains (Autres marchés) 530
American Rye terms 263
Amidon 14
Amylase 65
Analyse (Bonification pour) 250
» (Demande d') 255
» (Ventes sur) 249
» à Liverpool (Frais d') 568
» à Londres (Frais d') 559
» à Rotterdam (Frais d') 574
» des blés de l'Inde. (Contrat de Londres) 545
» du froment 12

Page

Annulation d'une vente (Causes d') 285
Anvers (Bourse d') 497
Anvers et ses concurrents 219
Appel (Arbitrages d') 507
Application erronée 300
» fautive 299
» (seconde) 299
» sous réserve de changement 300
» tardive 299
Arbitrages à Anvers 506
» » » (Demande — pour qualité) 257
» » Liverpool (Frais d') 568
» » Londres 558
» » » (Frais d') 560
» » Rotterdam (Frais d') 573
Argentine (République) 143
Arlon (Bourse d') 501
Arrêtés d'assurance 325
» de vente 461
Aspect de la cassure de l'orge 64
» » » » du froment 11
Association du commerce de grains et graines d'Anvers 508
Assurance 318, 361, 397
» suivant les contrats d'Anvers 351
Australie 184
» (contrat de Londres pour froment) 548
Aval 432
Avance de fret 370
Avarie commune ou grosse 336
Avaries 335
» particulières 343
Avenant 323
Avoine 80
» (contrat de Londres pour) 557
Award forms à Liverpool (Frais d') 568
» » » Londres (Frais d') 561

B

Balance des Elévateurs à grains de la Ville d'Anvers 376
» des Magasins à Grains 376
Balance de vingt litres 244
» Sommer et Runge 245
Baltic Mercantile and Shipping Exchange 532
Banque Agricole de Bulgarie 172
Banque Nationale de Belgique 439
Baraterie 332
Battages et égrenages des céréales 110, 112

Page

Bénéfice espéré 320
Bénéfices aux Etats-Unis 130
Berlin 569
Billet des mesureurs 384, 393
Blocus 286
Blutage pendant la guerre 202
Board of Trade de Chicago 517
Bon de sacs 391
Bonification pour analyse 250
» » » avoine 253
» » » » Plata 254
» » » blés Danube et Bulgarie 250
» » » » de l'Inde 545
» » » grains autres que blés Dan. et Bulgarie 253
» » » orges 254
» » » seigles 254
» » » suivant contrats de Londres 545
» » manquant de poids naturel 248
» » » » » » à Londres . . . 540
» » » ou excédent de quantité 271
Bordereau d'expédition 390
Bordhectoliterung 244
Botanique (Le froment en) 15
» (L'orge en) 66
Bourses aux grains étrangères (Jours et heures des) 575
» en Bulgarie 174
» en Roumanie 161
» et marchés aux grains en Belgique 497
Bruges (Bourse de) 499
Bruxelles (Bourse de) 499
Bulgarie 164
Bureau des sons 216

C

Cachetage des échantillons 235, 269
Calcul des intérêts 436
» du fret 470
» » jour de la semaine correspondant à une date donnée . 431
Californie (Contrat de Londres pour froment) 549
Camionnage (Tarif des frais de) 476
Canada 135
Caractères physiques de l'avoine 80
» » » l'orge 64
» » du froment 9
» » » maïs 91
» » » seigle 56
Carie 19

Page

Cassure de l'orge (Aspect de la) 64
» du froment (Aspect de la) 11
Certificat d'assurance 324
» de grève 357
» de poids 357
» d'origine 358, 362
» officiel (Ventes sur) 261
Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers 502
Champignons des céréales 19
Changement de route, de voyage, de vaisseau 329
Charançons 22
Charbon 19
Charleroi (Bourse de) 499
Charte-partie 351
» Mer Noire, Azoff et Danube 1890 292
Chèque (Paiement contre) 404
» barré (Paiement par) 405
Chèques postaux 441, 445
Chetwert 239
Chicago 517
Chili (Contrat de Londres pour froment) 551
Chimie (L'avoine en) 81
» (Le froment en) 12
» (Le maïs en) 91
» (Le seigle en) 56
» (L'orge en) 64
Classification (Sociétés de) 281, 328
» des grains 9
» des navires 328
Clause d'extension 284
Clauses conventionnelles 384
Clauses dans les connaissements 396
Clauses 1900 348
Clearing House de Chicago 526
Colonisation en Argentine 145
Comité National 198
Comité van Graanhandelaren de Rotterdam 573
Commencement du risque 332
Commerce international d'avoine 85
» » de farine 47
» » » froment 47
» » » maïs 94
» » de seigle 58
» » d'orge 75
Commissaires d'avaries 336
Commission-courtage 449
Commission d'achat des Blés exotiques 209
» de banque 473

Page

Composition chimique de l'avoine 81
» » de l'orge 65
» » du froment 12
» » » maïs 91
» » » seigle 56
Composition des farines pendant la guerre 215
Compromis 457
Comptabilité des affaires en consignation 493
» » » » participation 495
Compte de retour 435
Comptoirs d'escompte de la Banque Nationale 439
Condifionnement des grains 234
Conditions des contrats de Londres 543
Connaissements 302, 361, 385
» (Absence des) 314
» (Clauses dans les) 396
Conservation de l'échantillon cacheté 236
Conservation des grains 2
Considérations générales sur les contrats d'Anvers 228
Consignations 486
Consommation au Canada 141
Consommation aux Etats-Unis 133
Constatation contradictoire du nombre de sacs 371
Constatation du poids à la mesure 381
Constatation du poids naturel (Délai et frais) 241
» » » » (Modes) 241
» » » » à Liverpool (Frais de) 568
» » » » » Londres (Frais de) 559
» » » » » Rotterdam (Frais de) 574
Contract Grades de Chicago 519
» » » Liverpool 529
» » » New-York 209
Contrat Gray 571
Contrats allemands-néerlandais 225
» d'Anvers 537
» de Londres 214
Coopérative des meuniers 535
Corn Exchange Company Ltd. 536
Corn Trade Association (London) 522
Corner 371, 509
Corporations 327
Cotes des principales sociétés de classification 466
Courtage de vente 499
Courtrai (Bourse de) 441
Crédit en compte courant à la Banque Nationale 7
Culture moderne 320
Cumul d'assurance 7
Cylindre-cribleur 7

D

Page

Danube et Mer Noire (Contrat de Londres pour froment) . . . 552
Date d'embarquement (Preuve de la) 282
Débarquement 304, 313
Débarquement Amérique du Nord 376
» au moyen de grues 373
» en rade 312
» pour les affaires c.i.f. continent 367
» » » » transbordé, sur wagon et avec réexpédition c.i.f. 381
» sur quai 371
Déclaration d'aliment 324
» d'origine 363
Défauts d'un mauvais grain 10
Déhalage et remorquage 309
Délai pour l'accostage 307
» » la délivraison 383
» » la demande d'arbitrage 257, 456
» » » de constatation de poids naturel . . . 241
» » la désignation du navire 298
» » l'agréation 463
» » la mise à disposition 364
» » l'arbitrage pour les ventes f.a.q. 257, 259
» » » en l'absence du standard 260
» » la transmission des communications 450
» » le chargement et le déchargement 389
» » l'embarquement 279
» » le paiement 403
» » l'introduction de l'arbitrage à la Chambre arbitrale 257, 259, 260
Délaissement 333
Délégation (Paiement par) 404
Delivery order 315, 361
Délivraison (Organisation de la) 382, 390
» pour les affaires sur wagon 390
» » » transbordé 383. 384
Demande de wagons 391
Dénomination Bulgarie 295
» Danube 294
» Etats-Unis et Canada 295
» La Plata-Uruguay 296
Dépôt de l'échantillon cacheté 236
Désignation du navire 296
Diastase 65
Différence de conditions (Assurance de la) 347
Digestibilité comparée du maïs et du froment 99
Dispacheurs 335

Page

Disponible (Ventes en) 461
Divergences dans les statistiques 185
Documents (Absence des) 369
» (Irrégularité dans les) 301
» (Levée des) 368
» de douane 277
» divers 300
» pour les ventes avec réexpédition c.i.f. 359
» » » c.i.f. continent 300
» » » sur wagon 359
» » » transbordé 359
Domicile 450
Douane (Documents) 277
» (Formalités en) 372
Doublures ou Facultés 275
Droits d'entrée sur les céréales en pays étrangers 481
Dureté du froment 11

E

Echantillon (Ventes sur) 235, 465
Echantillon conforme 235
» moyen (Confection) 256
» type 235
Echantillonnage 268
» des blés de l'Inde 546
Echouement 329
Elevateurs à grains 311
Embargo 286
Embarquement 279, 294
Emeutes 319, 332
Encaissement des effets par la Banque Nationale 440
» » » par l'administration des postes 443
» des quittances » » » 444
Ennemis des grains 18
» du seigle 56
Enregistrement des contrats à terme à Liverpool (Frais d') . . . 368
Entraves à la navigation à destination 288
Entrepôt (En) 276
Envois d'argent 427
Equivalences des kilogrammes et livres 240
» » lasts et kilogrammes 468
» » livres et kilogrammes 239
» » pouds et kilogrammes 239
» » quarters et livres et kilogrammes 468
Ergot 21

Page

Escompte à la Banque Nationale (Conditions d') 437
» » » » (Taux d') 438
» des effets à la Banque Nationale (Organisation pour l') 438
» » traites 435
Etats-Unis d'Amérique 113
» » (contrat de Londres pour froment des) . . 551
Exécution (Non- des contrats) 453
Expérience de nutrition avec du maïs et du froment 98
Exportation de froment des Etats-Unis 132
» mondiale d'avoine 85
» » de farine 47
» » » froment 47
» » » grains de la Belgique depuis 1830 . . . 196
» » » maïs 105
» » » seigle 58
» » d'orge 75
Extension (Clause d') 284

F

Facture finale 400
» provisoire 399
Facultés 275
Faculté germinative de l'orge 67
» » du froment 18
F.a.q. (Ventes) 256
Farine de maïs 95
Faute grave de l'assuré 319
Fériés (Jours) 431, 450
Fermeture de la navigation 288
Feu 330
Filières c.i.f. à Liverpool 567
Fin du risque 332
Formalités en douane 372
Frais (Tarif de la Soc. an. des Magasins à grains) 476
» à l'arrivée 472
» au départ 469
» d'analyse à la Chambre arbitrale 256
» » » Liverpool 568
» » » Londres 559
» » » Rotterdam 574
» d'arbitrage à la Chambre arbitrale 267
» » » Liverpool 568
» » » Londres 560
» » » Rotterdam 574
» d'award forms, usage de standards et de locaux à Londres . 561
» de camionnage 476
» » conservation de la marchandise 473

Page

Frais de conservation de l'échantillon cacheté 236
» » constatation de poids naturel à Anvers 241
» » » » » » » Liverpool 568
» » » » » » » Londres 559
» » » » » » » Rotterdam 574
» » manipulation à Anvers 474
» » » » Rotterdam 477
» » pesage 374
Frais en cours de route 469
Franchise 344
Freinte de route 240, 469
Fret (Voir aussi Affrètement) 397, 470
» (Avance de) 370
» de La Plata, des Mers Noire et Azoff et du Danube 472
» des Etats-Unis 470
» » Indes 472
Froment 9

G

Gand (Bourse de) 500
Garantie satisfactoire 302
Germination de l'orge 67
» du froment 18
Glaces 286
Grades (Contract) à Chicago 519
» » » Liverpool 563
» » » New-York 529
Grades de l'avoine au Canada 83
» » » aux Etats-Unis 83
» » l'orge au Canada 75
» du froment au Canada 36
» » » aux Etats-Unis 40
» » maïs au Canada 103
» » » aux Etats-Unis 104
» » seigle au Canada 58
» » » aux Etats-Unis 88
Gray (Contrat) 209
Grève à l'embarquement (Clause) 292
Groupement des affréteurs 213
Groupement des grains 213
Grues 311, 373
Guerre 330

H

Hangars (Usage des) 307
Hectolitre (Constatation du poids naturel à l') 242

Page

Heures des principales bourses aux grains de la Belgique 497
» » » » » étrangères 575
Historique des céréales 1
» » contrats d'Anvers 225
Homesteads du Canada 138

I

Immédiat (Embarquement) 279
Importation d'avoine 85
» de céréales dans les principaux ports de l'Europe . . 219
» » » en Belgique depuis 1831 189
» de farine 47
» de froment 47
» de maïs 105
» de seigle 58
» d'orge 75
Importation et exportation (Affaires d') 467
Impossibilité d'agréer 464
Inaccessibilité du port 312
Inde (Contrat de Londres pour froment de l') 544
» britannique 181
Inexécution 453
Innavigabilité des canaux d'intérieur 290
Insolvabilité 455
Institut International d'Agriculture, Rome 47
Intérêts (Méthode pour le calcul des) 436
Introduction de l'arbitrage à la Chambre arbitrale 259, 458
Irrégularité des documents 301

J

Jet 329
Jours de planche 284
» et heures des principales bourses aux grains étrangères . . 575
» fériés 431, 450
Juridiction pour les contrats d'Anvers 456

L

La Plata (Contrat de Londres pour grains) 553
Latitude pour la quantité 270
» » » » (Contrats de Londres) 538
Lettre d'assurance 325, 362
» de change 430
Liége (Bourse de) 500
Liverpool (Marché à terme de) 562

Page

Lloyd hellénique et ottoman 282
Loi canadienne sur les grains 35
Loi fédérale américaine sur les grains 40
London Corn Trade Association 536
Londres 531
» (Conditions des principaux contrats de) 543
» (Frais d'arbitrage, etc., à) 559
» (Le Marché de) 531
» (Les Contrats de) 537
Louvain (Bourse de) 501

M

Magasins à grains d'Anvers 476, 512
Maïs 91
» (Contrats de Londres pour) 556
Mandat de virement (Paiement par) 405
» poste 427, 445
» télégraphique 427, 445
Manipulation (Tarif général des frais de) 474
Manquants (Règlement des) 313
Marchés américains (Autres) 530
Marchés aux grains de la Belgique (Bourses et) 497
» » » étrangers 517
Marge de mouture pendant la guerre 203, 215
Mark Lane 535
Matières protéiques ou azotées du froment 13
Méthode pour déterminer le jour de la semaine. 431
Microscopie (Le froment en) 16
Minimum (Quantité) 274
Ministère du Ravitaillement 207
Mise à disposition 364, 383
» » (Faculté de seconde) 366
» sur wagon 392
Missing 333
Moissonneuses-batteuses 7
Monnaies étrangères 467
Monopole de l'Etat (Fin du) 218
Mons (Bourse de) 501
Montant à couvrir par l'assurance 320, 398
Mouchetés (Grains) 18
Mousson 182
Mouture des froments 4

N

Nachanalyse à Rotterdam 573
Namur (Bourse de) 501
Naufrage 328

Page

Navigabilité (Bon état de) 281
New-York 529
Nochgeschäft 275
Non-exécution d'un contrat 453
» d'une sentence arbitrale 459
Notification aux assureurs 322
Nur zum Accept bestimmt (Traite) 446

O

Objet des contrats d'Anvers 227
Ordres 283
» (Jours d') 284
» (Port d') 283
Orégon et Washington (Contrat de Londres pour froment) . . . 550
Organisation de l'exportation aux Etats-Unis 125
Orge 64
» (Contrats de Londres pour) 557
Origine des grains. 1
» du maïs 91
Ouvrables (Jours non) 450

P

Paiement 402
» contre chèque 404
» » » barré 405
» par chèques et virements postaux. 445
» » délégation 404
» » envoi d'accréditif 441
» » » de billets de banque. 442
» » giro conto 448
» » mandat de virement. 405
» » rembours de banque. 407
» » » » » confirmé 421
» » traite directe sur l'acheteur 407
» » » nur zum Accept bestimmt 446
» pour les affaires avec réexpédition c.i.f. 446
» » » c.i.f. continent 402
» » » transbordé et sur wagon 430
Pain 6
» de maïs 100
Participation (Affaires en). 494
Permis d'embarquement 360
Perse (Contrat de Londres pour froment) 548
Perte de poids 469
Perte du navire 297
Perte ou agio 436

Page

Pesage (Prescriptions concernant le) 374
» usuel (Procédé de) 374
Pillage 330
Pit de Chicago 518
Place à quai 305
Planche (Jours de) 284
Poids naturel (Bonification pour manquant de) 248
» » (Constatation du poids à la mesure) 381
» » » » » : à Londres . . 540
» » (Contrats de Londres) 539
» » (Frais de constatation à Anvers) 241
» » » » » Liverpool) 568
» » » » » Londres) 559
» » » » » Rotterdam) 574
» » (Modes de constatation de) 241
» » (Ventes sur) 237, 466
» » de l'orge 67
» » du froment 17
» » » maïs 93
» » » seigle 56
Police d'assurance 318, 322, 328, 346, 397
» » provisoire et définitive 325
» flottante ou d'abonnement 323
Politique douanière de la Belgique 222
Port d'ordres 283
Postes, dans les paiements. (Intervention de l'administr. des) 427, 442
Prescription 459
» d'assurance 321
Preuve de la date d'embarquement 282
Préventifs contre les ennemis des grains 21
Prime (Affaires à) à Chicago 527
» d'assurance 326
Privilège du consignataire 490
Prix 276
Prix du froment et du pain pendant la guerre 203, 216
Production mondiale de l'avoine 85
» » » l'orge 75
» » du froment 47
» » » maïs 105
» » » seigle 58
Prohibition d'exportation 285
Prompt (Embarquement) 279
Protêt 433
Provenances de l'avoine 81
» » l'orge 68
» du froment 30
» » maïs 101
» » seigle 57

Q

Page

Quai (Séjour sur) 313
Quais et hangars (Usage des) 307
Qualité (Conditions de vente relatives à la) 232
Qualités d'un bon grain 10
Quantité 270
Quarantaine 330

R

Rapport entre la valeur nutritive du maïs et du froment 98
» » les substances du maïs 92
Rapports gouvernementaux des Etats-Unis 120
Rationnement pendant la guerre 202
Rechange ou retraite 434
Réclamations et arbitrages 456
Récoltes du froment 110
Recouvrement par la Poste 428
Réduction des chetwerts en kilogrammes 239
» » kilogrammes en bushels 239, 240, 471
» » » » lbs 239, 240
» » lbs » kilogrammes 239
» » poids et mesures en facture provisoire 399
» » pouds en kilogrammes 239
» » quarters et bushels en kilogrammes 471
» du fret en facture provisoire 400
Réexpédition c.i.f. 394
Réforme agraire en Roumanie 158
Refus d'acceptation ou de paiement 433
» d'exécution d'une sentence arbitrale 459
» de signature des compromis 457
Règles d'York et d'Anvers 338
Relâche 329
Rembours de banque 407
Remèdes aux maladies des grains 22
Remorquage 309
Rendement 480
Rendement de l'avoine 85
» » l'orge 75
» du froment 47
» » maïs 105
» » seigle 58
Réouverture de la navigation 287
Répartition proportionnelle 378
Requête pour arbitrage d'office 457
Réquisition des céréales indigènes 217

Page

Résiliation des affrètements 387
» » contrats (Bases du prix de) 453
» » ventes (Causes diverses de) 290
Responsabilité des courtiers 463
» pour retard imputable à l'Administration 393
» relative aux échantillons cachetés 236
Résultats des opérations du Ministère du Ravitaillement 212
Retard dans l'arrivée du navire 297
Retour des compromis 457
» du contrat 451
» sans frais 435
Risques de guerre 319, 330
Rotterdam 477, 571
Rouille 20
Roumanie 149
Russie 178
Rye terms (Ventes) 263
» » (» American) 264

S

Sacs vides 478
Saine, loyale et marchande (Qualité) 232
Saint-Nicolas (Bourse de) 501
Sauterelles 23, 144
Seigle 56
Séjour sur quai 313
Séries 349
Solidarité dans l'assurance 322
» » la lettre de change 432
Sommer et Runge (Balance) 245
Sound delivered (Ventes) 265
Standard (Différence entre les conditions f.a.q. et about as per) . 258
» (Formation des) 257
Standards américains pour l'avoine 83
» » » le froment 40
» » » le maïs 104
Standards de Londres (Frais d'usage des) 561
Statement of the case à Liverpool 568
» » » » Londres 559
Statistiques (Voir aussi Exportation et Importation)
» (Divergences dans les) 185
» du commerce de céréales en Belgique depuis 1831 . . 189
Stocks au Canada 141
» aux Etats-Unis 122, 130
Styles (Vieux et nouveau) 279
Subrogation dans l'assurance 321

Page

Superficie de l'avoine 85
» » l'orge 75
» du froment 47
» » maïs 105
» » seigle 58

T

Tale quale (Ventes) 267
Tarare 8
Tarif général des frais de manipulation 474
» de la Soc. An. des Magasins à Grains d'Anvers 476
Temps normal 450
Teneur en grains imposables (Tolérance pour la) 277
Terme à Anvers 497
» » Chicago 518, 524
» » Liverpool 562
» » New-York 529
» aux Etats-Unis 129
» en Argentine 148
Timbre des effets de commerce 421
Tirlemont (Bourse de) 501
Tolérance pour la qualité 259
Tongres (Bourse de) 501
Tournai (Bourse de) 501
Traite directe sur l'acheteur (Paiement par) 407
Transbordé (Vente — et délivraison) 384
Transbordement 384
Transit de grains par la Belgique 195
Transmission et signification des pièces 450
Transport 279
Trémie conique 242

U

Usages de l'avoine 81
» » l'orge 67
» du froment 18
» » maïs 94
» » seigle 57

V

Vaigrage 374
Valeurs déclarées 427
Veilles 314
Ventes en disponible 461
» sur analyse 249, 466
» sur échantillon cacheté 465
» sur poids naturel 237, 466

Page

Vice propre 319, 332
Ville d'Anvers (Intervention de la — dans le débarquement) . . . 305
Virements internationaux 428
Visa du courtier de navires 370
Vitamines 101
Vocabulaire des abréviations et expressions propres au commerce des grains 576
Voie directe 283
Vol 330

W

Wagon (Demande de) 391
» (Délivraison sur) 390

Y

York et Anvers (Règles d') 338

Z

Zwanzigliterschale 243, 244

IMPRIMERIE DU CENTRE
26, Rempart Kipdorp, Anvers

BINDING SECT. NOV 23 1964

HD
9030
.5
H57
1923

Hissenhoven, Paul van
Le commerce international des grains

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 11 27 25 07 021 1